TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 15 lutego 1935 r. | NR. 5

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — Referat Prasowy, ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

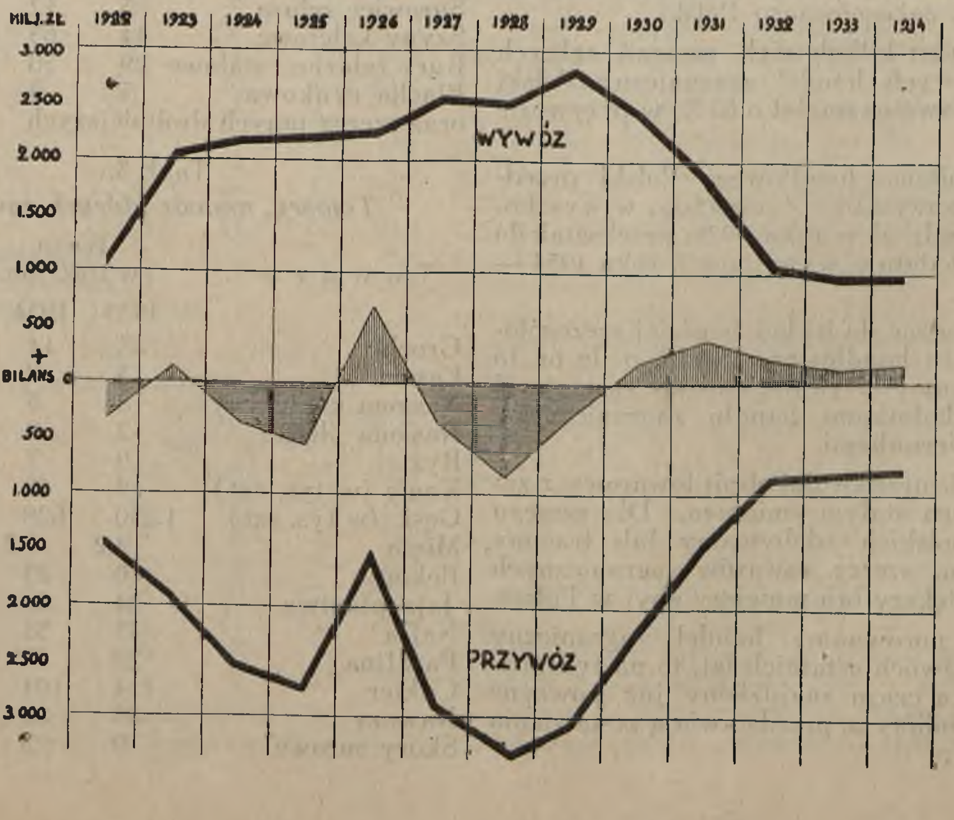
Bilans handlowy Polski

Obrót towarowy z zagranicą w bilansie płatniczym Polski stanowi ok. 50%, jest największą i najważniejszą pozycją. Obrót towarowy jest podstawą tego bilansu płatniczego, gdyż inne pozycje, jak: obroty kredytowe, korzyści majątkowe, usługi i świadczenia są znacznie mniejsze. Aktywne saldo bilansu handlowego odgrywa poważną rolę w gospodarczym układzie sił Polski z zagranicą. Bilans handlowy Polski od kilku lat, dokładnie od roku 1930-go, jest stale dodatni. W latach poprzednich, za wyjątkiem roku 1926 i 1923, kształtował się ujemnie.

Charakterystykę bilansu handlowego Polski daje zamieszczony poniżej wykres oraz zestawienie liczbowe.

Bilans handlu zagranicznego Polski

(w środku pola zakreskowane oznaczają dodatnie lub ujemne saldo bilansu handlowego)



Tabl. 1.

Bilans handlowy Polski w latach 1922 -- 1934
(w miljonach złotych)

Lata	Wywóz	Przywóz	Salda + —
1922	1127	1454	— 327
1923	2056	1920	+ 136
1924	2177	2542	— 365
1925	2188	2755	— 567
1926	2246	1549	+ 707
1927	2515	2892	— 317
1928	2508	3362	— 854
1929	2813	3111	— 298
1930	2433	2246	+ 187
1931	1879	1468	+ 411
1932	1084	862	+ 222
1933	960	827	+ 133
1934	976	799	+ 177

(Dane Głównego Urzędu Statystycznego).

Przyglądając się wykresowi i liczbom, widzimy, że największe natężenie handlu zagranicznego przypada na lata 1928 i 1929 t. j. na okres największej prosperity. Kryzys w handlu zagranicznym nietylko Polski, lecz i wszystkich krajów, zrobił swoje. Wzniesione zostały wysokie barjery celne, chroniące państwa przed napływem towarów obcych. Hasło wstrzymywania się od zakupu towarów zagranicznych głęboko przeniknęło do świadomości społeczeństwa. Dwa te czynniki — barjery celne i świadome unikanie towarów pochodzenia obcego, stosowane jednocześnie we wszystkich krajach, spowodowały znaczne skurczenie się światowych obrotów towarowych, a z tem razem handlu zagranicznego Polski.

W wyniku kilkoletnich zmagań celnych i dumpingowych handel zagraniczny Polski w wywozie swoim zmalał o 65%, w przywozie o 76%.

Saldo bilansu handlowego Polski przedstawia się korzystnie. Z ujemnego w wysokości — 854 milj. zł w roku 1928, przekształciło się ono na dodatnie, wynoszące w roku 1934 — 176 milj. zł.

Przechodząc do badań bardziej szczegółowych bilansu handlowego Polski, o ile na to pozwalają ramy artykułu, musimy zastanowić się nad składnikami handlu zagranicznego, jak i jego kierunkami.

W strukturze swojej obrót towarowy z zagranicą ulega stałym zmianom. Dla szeregu towarów polskich zdobywamy lub tracimy rynki zbytu, szereg towarów zagranicznych znajduje większy lub mniejszy zbyt w Polsce.

Jeżeli porównamy handel zagraniczny w ramach dwóch ostatnich lat, to na tym małym odcinku czasu znajdziemy już poważne zmiany. Zmiany te przedstawiają zestawienia jak poniżej:

Tabl. 2.

Towary, wywóz których wzrósł.
(Klasyfikowano według wzrostu ilościowego, który niekiedy odbiega od wzrostu wartości ze względu na ruch cen towarów).

Towary	Waga w 1000 ton 1933	Waga w 1000 ton 1934	Wartość w milj. zł 1933	Wartość w milj. zł 1934
Pszenica	42	79	8,5	14,5
Żyto	366	454	39,3	44,3
Jęczmień	145	265	18,4	35,9
Owies	15	26	2,3	3,1
Wyka, peluszka	15	16	3,1	3,1
Nasiona buraków	7	7	6.6	8,5
Mąka pszenna	8	16	1,4	2,1
Mąka żytnia	24	99	2,9	8,8
Chmiel, lupulina	1	2	5,2	8,0
Trzoda chl. (tys. szt.)	107	155	12.2	17,5
Ptactwo bite	1,5	1,6	3,8	3,7
Masło	2	4	4,5	8,9
Pierze i puch	1,3	1,5	5,8	6,3
Węgiel	9098	9880	166,7	158,0
Koks	169	363	5,8	11,1
Benzol	10	12	4.6	5,4
Benzyna	50	56	7,2	7,3
Oleje naftowe	59	61	6,1	6,1
Otręby, makuchy	29	37	4,3	4,2
Siarczan amonu	39	41	6,0	5,2
Biel cynkowa	3	4	1,9	2,4
Tkaniny odzież. wełn.	1	2	5,7	10,2
Len i odpadki	6	7	3,0	5,1
Papierówka	337	352	10,2	11,3
Kłody i dłużyce	233	371	11,9	19,8
Bale, deski i łaty	885	906	94.1	94,5
Podkłady kolejowe	77	157	5,6	14.5
Forniery i dykty	34	43	12,7	18,0
Meble gięte	2,7	3,4	4,9	5.9
Surowiec żelaza	3	12	0.5	2,2
Szyny kolejowe	44	63	9.6	13,4
Rury żelazne i stalowe	29	36	15,9	22.4
Blacha cynkowa	5	5	2.8	2,4

oraz szereg innych drobniejszych

Tabl. 3.

Towary, wywóz których zmalał.

Towary	Waga w 1000 ton 1933	Waga w 1000 ton 1934	Wartość w milj. zł 1933	Wartość w milj. zł 1934
Groch	27	14	7,8	4,5
Fasola	13	8	4,3	3.0
Nasiona koniczyny	8	5	11,7	8,7
Nasiona oleiste	12	8	6,9	4,5
Ryż	9	7	2,3	1,6
Konie (w tys. szt.)	18	15	3,2	3,0
Gęsi (w tys. szt.)	1.250	628	5,4	3,4
Mięso	4,2	3,7	4,2	3,5
Bekony	40	23	66.6	46.7
Jaja ptactwa	24	21	33,6	23.5
Nafta	45	31	4,2	2,9
Parafina	22	19	12,0	10,9
Cukier	114	101	18.7	12,7
Nawozy	83	82	10,0	10,6
Skóry surowe	9	3	10,5	4,8

Towary	Waga w 1000 ton 1933	1934	Wartość w milj. zł 1933	1934
Skóry futrzane	0,8	0,7	7,3	7,8
Przędza wełniana	1,4	1,1	14.4	11,1
Przędza bawełniana	0,9	0.8	3.1	2,9
Tkaniny bawełniane	0,6	0,6	3,7	3,3
Konfekcja, odzież	2,3	1,5	14.9	9.5
Kopalniaki	48	45	1,5	1.6
Celuloza	8	4	1.4	0,6
Żelazo i stal	146	93	33.7	20.6
Blacha żelazna, stal.	54	39	17,3	13,7
Cynk	68	67	32.2	26,7

Tak się przedstawia ogólnie sytuacja wywozu towarów z Polski. Charakteryzując ją generalnie, widzimy wzrost produktów spożywczych, drzewa, węgla i koksu oraz niektórych wyrobów żelaznych, zmalał natomiast wywóz zwierząt żywych, bekonów i jaj, jak również żelaza i stali.

Sytuację przywozu towarów z zagranicy do Polski przedstawiają tablice 4 i 5.

Tabl. 4.

Towary, przywóz których wzrósł.

Towary	Waga w 1000 ton 1933	1934	Wartość w milj. zł 1933	1934
Kopra	16	41	5.9	10.6
Pomarańcze i cytryny	14	16	5,6	6.5
Orzechy	3	13	2,7	5,0
Rudy żelazne	199	209	7,1	6.5
Rudy manganowe	38	38	1,5	1,5
Tytoń	7	9	22.0	22.4
Garbniki	15	17	6,5	5.7
Nawozy	93	102	6,1	4,9
Skóry surowe	18	26	22,5	32.7
Bawełna i odpadki	61	68	97.5	112.8
Juta i odpadki	11	11	5,0	4,4
Szmaty	18	20	8,1	11.2
Kauczuk	3	5	4,0	7,9
Celuloza	7	8	3,0	2,8
Surowiec żelaza	3	3	2,3	1,8
Żelazo i stal	19	27	5.1	7,7
Miedź	8	11	8,5	10,8
Maszyny włókiennicze	1	2	3,2	5,3
Maszyny i sprzęt elektr.	3	3	23,1	22.1

oraz szereg różnych towarów.

Tabl. 5.

Towary, przywóz których zmalał.

Towary	Waga w 1000 ton 1933	1934	Wartość w milj. zł 1933	1934
Pszenica	31	2	4,3	0,3
Żyto	13	0,5	1.3	*0,0
Kukurydza	4	2	0.4	0.3
Nasiona oleiste	65	60	17,7	13,3
Ryż	64	44	13,0	6,8
Jabłka	6	3	3,4	1,6
Śliwki	12	9	5,8	5,4
Kawa	8	7	13,9	10,7
Herbata	1,9	1,6	7,0	6,0
Kakao	7,4	6,7	7,1	5,1
Śledzie	42	40	15.1	13,6
Rudy cynkowe	113	101	8,3	6,4
Węgiel i koks	167	144	4,8	4,2
Tłuszcze i oleje rośl. i zwierzęce	33	27	22,0	15,3
Olejki eter. i kosmet.	0.4	0,1	7,4	3,7
Skóry wyprawione	0,7	0,5	14,4	10,0
Skóry futrzane	3	3	24,1	23,0
Przędza i tkaniny jedw.	0,2	0,2	12.6	6,7
Wełna	21	18	73,9	76,1
Przędza wełniana	0,6	0,3	7,5	3,9
Przędza bawełniana	1,3	1,2	11,4	11,2
Tkaniny bawełniane	0,6	0,5	8,2	7,0
Opony, obręcze i dętki	1,3	0,9	7,2	4,7
Książki	1,4	1,2	8,3	7,9
Żelastwo	313	308	20,9	23,0
Blacha żelazna, stal.	3	2	1,3	1,2
Samochody	0,5	0,3	2,8	1,3
Podwozia samochod.	1,1	0,6	5,3	2,7

*) 0,0 oznacza, że waga lub wartość istnieje, jednak w ilościach, niedających się wyrazić przyjętemi jednostkami miary.

Jak widzimy tylko niektóre towary, mające specjalne znaczenie odżywcze oraz techniczne zostały w większej ilości niż roku 1933 przywiezione do Polski. Większość jednak towarów wykazuje zniżkę przywozu, co wpływa na ogólny efekt przywozu towarów do Polski t. zn. zmniejszenie należności za towary importowane.

Obok składników handlu zagranicznego Polski niemniej ważną rzeczą jest zagadnienie kierunków przywozu i wywozu towarów do Polski i z Polski.

Jeżeli przeprowadzimy podział rynków naszego wywozu na rynki europejskie i pozaeuropejskie, znajdziemy, że Europa jest odbiorcą 87% polskich towarów, kraje pozaeuropejskie 13%. Stosunek ten dla roku 1933 kształtował się nieco inaczej, a mianowicie — Europa 92%, kraje pozaeuropejskie 8%. Z tego wnioskować możemy o przestawieniu zwrotnicy eksportu polskiego na kierunki pozaeuropejskie, szczególnie jeżeli chodzi o południe i daleki wschód. Ogólna wartość eksportu polskiego w roku 1934 wynosi 976 milj. zł, gdy w roku 1933 wynosiła 960 milj. zł. Zwiększenie zatem wynosi 2%. Wywóz na rynki europejskie w roku 1934 stanowi wartość 849 milj. zł, gdy w roku 1933 wynosił 885. Nastąpiło więc zmniejszenie, sięgające 4%. Stosunek wywozu do krajów pozaeuropejskich wyraża się całkiem odmiennie, a mianowicie, gdy w roku 1934 wartość wywozu wynosiła 126 milj. zł. w roku 1933 wywóz stanowił wartość zaledwie 75 milj. zł. Jesteśmy świadkami wywozu do krajów pozaeuropejskich o 69% większego niż w roku 1933.

Dane dotyczące wywozu Polski do poszczególnych krajów przedstawia tabl. 6.

Tabl. 6.

Wywóz towarów z Polski do poszczególnych krajów.

Kraje	Milj. zł. 1933	Milj. zł. 1934	%%*) 1933	%%*) 1934
Europa ogółem	**885,0**	**849,3**	**92,2**	**87,1**
Anglja	184,7	191,9	19,2	19,7
Austrja	55,6	57,2	5,8	5,9
Belgja	47,2	58,3	4,9	6,0
Bułgarja	1,4	2,6	0,1	0,3
Czechosłowacja	48,1	50.4	5,0	5,2
Danja	28,5	30,8	3,0	3,2
Estonja	2,0	2,2	0,2	0,2
Finlandja	14,3	12,3	1,5	1,3
Francja	53,1	40,7	5,5	4,2
Grecja	3,8	3,9	0,4	0.4
Hiszpanja	12,3	8,7	1,3	0,9
Holandja	54,4	41,5	5,7	4.2
Irlandja	8,8	15,0	0,9	1,5
Islandja	0,6	0,5	0,1	0,0
Jugosławja	5,6	9,4	0,6	1,0
Litwa	0,4	0,3	0.0	0.0
Łotwa	6,9	6,8	0,7	0,7
Niemcy	167,8	161,6	17,5	16,5
Norwegja	19,2	13,5	2,0	1,4
Portugalja	1,0	1,9	0,1	0,2
Rumunja	15,9	13,6	1,7	1,4
Szwajcarja	14.1	12,7	1.5	1,3
Szwecja	47,8	45,1	5,0	4,6
Turcja	1,0	1,0	0,1	0,1
Węgry	5,5	4,6	0,6	0,5
Włochy	24,9	37,0	2,6	3,8
Z. S. R. R.	59,9	25,5	6,2	2,6
Kraje pozaeuropejskie ogółem	**74,6**	**126,3**	**7,8**	**12,9**
Główniejsze:				
Afryka połudn. fr.	5,3	4,5	0.6	0,5
Argentyna	7,8	9,1	0.8	0.9
Brazylja	5,0	8,5	0.5	0,9
Chiny	5.2	10.0	0.5	1.0
Egipt	2,6	3,9	0,3	0,4
Indje Brytyjskie	5.1	8,2	0,5	0.8
Palestyna	5,8	9,1	0.6	0.9
Stany Zjednoczone	15.9	22.8	1,7	2,3

Z tablicy widzimy, że naogół ważnych zmian w eksporcie niema, niektóre jednak pozycje podnoszą się nawet o 100%. W specjalnych jednak warunkach znalazł się nasz handel z Sowietami, eksport do których zmalał przeszło dwukrotnie.

Przechodząc do zagadnienia przywozu, musimy stwierdzić, zmniejszenie takowego w ogólnej swej wartości o 4% w porównaniu z rokiem 1933. Przywóz z krajów europejskich zmalał o 10%, a mianowicie z 570 milj. zł do 511 milj. zł. W stosunku zaś do krajów pozaeuropejskich zanotować możemy wzrost przywozu o 12%, a mianowicie w roku 1934 wartość przywozu stanowi 288 milj. zł, gdy w roku 1933 stanowiła 257 milj. zł. Udział Europy w przywozie wynosi 64%, gdy w roku 1933 wynosił 69%, udział zaś krajów pozaeuropejskich w przywozie wzrasta z 31 do 36%.

*) W stosunku do ogólnego wywozu Polski.

Przywóz towarów z poszczególnych krajów przedstawia tablica 7.

Tabl. 7.

Przywóz towarów do Polski z poszczególnych krajów.

Kraje	Milj. zł. 1933	Milj. zł. 1934	%% 1933	%% 1934
Europa ogółem	**570,4**	**510,7**	**69,0**	**63,9**
Anglja	83,1	86,2	10,1	10,8
Austrja	35,2	36,7	4,3	4,6
Belgja	29,3	25,3	3,6	3,2
Bułgarja	2,5	3,3	0,3	0,4
Czechosłowacja	35,6	32,5	4,3	4,1
Danja	11,4	8,8	1,4	1,1
Estonja	1,7	1,0	0,2	0,1
Finlandja	1,4	0,9	0,2	0,1
Francja	56,5	46.1	6,8	5,8
Grecja	1,8	2,6	0,2	0,3
Hiszpanja	2,8	3,3	0,3	0,4
Holandja	28,7	29.4	3,5	3,7
Islandja	1,4	0,8	0,2	0,1
Jugosławja	6,8	6,7	0,8	0,9
Litwa	0,1	0,2	0,0	0,0
Łotwa	1,3	0,9	0,2	0,1
Niemcy	145.7	108,5	17,6	13,6
Norwegja	8,2	7,5	1,0	0,9
Portugalja	1,8	1,9	0.2	0,2
Rumunja	7.6	9,5	0.9	1,2
Szwajcarja	27,0	22,0	3,3	2,8
Szwecja	16.9	19.8	2,0	2,5
Turcja	1,4	0,8	0,2	0,1
Węgry	5,7	4,1	0,7	0,5
Włochy	38,3	33,7	4,6	4,2
Z. S. R. R.	17,7	17,7	2,1	2.2
Kraje pozaeuropejskie ogółem	**256,6**	**288,1**	**31,0**	**36,1**
Główniejsze:				
Argentyna	22,8	17.1	2,8	2,1
Australja	23.9	23,7	2,9	3.0
Brazylja	11.5	14,3	1.4	1,8
Egipt	10,1	17,2	1.2	2.2
Chiny	1,1	4,1	0,1	0,5
Indje Brytyjskie	24,2	26,0	2.9	3.3
Indje Holenderskie	10.0	17.7	1.2	2.2
Kolumbja	3,1	5,5	0.4	0,7
Ameryka Środkowa	6.9	7,1	0,8	0,9
Stany Zjednoczone	109.9	121.1	13,3	15,1
Związek Poł. Afryk.	2,7	5,8	0.3	0,7

Widzimy, że z małemi wyjątkami przywóz z poszczególnych krajów maleje, szczególnie silnie zmalał przywóz towarów z Niemiec. Jeżeli przejrzymy listę krajów pozaeuropejskich, spostrzeżemy, że z większości krajów przywóz do Polski wzrósł, szczególnie wydatnie z Indyj Holenderskich i Stanów Zjednoczonych.

Podając te dwie tablice, analizę cyfr bardziej szczegółową pozostawiamy czytelnikom.

Pozostaje jeszcze do rozpatrzenia tak ważna kwestja, jaką jest saldo bilansu handlowego z poszczególnemi krajami.

Przedstawione ono jest za okres dwóch ostatnich lat w tablicy 8.

Tabl. 8.

Saldo bilansu handlowego z poszczególnemi krajami.

(Saldo dodatnie bez znaku, saldo ujemne ze znakiem —)

Kraje	Milj. zł. 1933	Milj. zł. 1934
Ogółem	**133**	**179**
Europa ogółem	**315**	**339**
Anglja	102	106
Austrja	20	21
Belgja	18	33
Bułgarja	— 1	— 1
Czechosłowacja	12	18
Danja	17	22
Estonja	0,3	1
Finlandja	13	11
Francja	— 3	— 5
Grecja	2	1
Hiszpanja	9	5
Holandja	26	12
Irlandja	9	15
Islandja	— 1	— 0,3
Jugosławja	— 1	2
Łotwa	0,2	0,3
Niemcy	23	53
Norwegja	11	6
Portugalja	— 1	— 0.0
Rumunja	8	4
Szwajcarja	—13	— 9
Szwecja	31	25
Turcja	— 0,5	0,2
Węgry	— 0,2	0,4
Włochy	—13	3
Z. S. R. R.	42	8
Kraje pozaeuropejskie ogółem	**—182**	**—162**
Główniejsze:		
Argentyna	—15	— 8
Australja	—23	—23
Brazylja	— 6	— 6
Chiny	4	6
Egipt	— 7	—13
Indje Brytyjskie	—19	—17
Indje Holenderskie	— 9	—17
Kolumbja	— 3	— 5
Ameryka Środkowa	— 6	— 5
Palestyna	5	8
Stany Zjednoczone	—94	—98

Widzimy, że w poszczególnych krajach saldo nieraz się zmienia bardzo znacznie, niekiedy przechodzi z ujemnego na dodatnie (w krajach europejskich).

Z małemi wyjątkami kraje europejskie są naszymi dłużnikami z tytułu obrotu towarowego. Przeciwnie kraje pozaeuropejskie, skąd sprowadzamy towary kolonjalne, bawełnę i inne artykuły, rosnące w krajach podzwrotnikowych, są naszymi wierzycielami.

Jakież będą dalsze koleje naszego bilansu handlowego? Sytuacja gospodarcza Polski wymaga, by ten bilans był dodatni. Wszelkiemi sposobami będziemy starali się zwiększyć nasz eksport. Nietylko drogą dumpingu, lecz także, i to głównie, przez zdobycie normalnych rynków dla polskich towarów. Kierunek już jest nakreślony — bliski i daleki wschód, południe. Jest to jedyne i właściwe rozwiązanie kwestji utrzymania dodatniego salda bilansu handlowego. Dalsze ograniczenia przywozu są już prawie niemożliwe, a czasami wręcz szkodliwe. Konsumcja towarów zagranicznych w Polsce na głowę jest bodaj najmniejsza na świecie. Pozwolić jednak na zwiększenie importu możemy tylko w razie wydatniejszego wzrostu eksportu.

Szereg umów kompensacyjnych, które Polska zawarła w ostatnich latach w znakomity sposób wpłynie na rozwój handlu zagranicznego Polski. Nowe umowy kompensacyjne są niezwykle pożądane.

Do głębszej i mającej bezpośrednio praktyczne zastosowanie w handlu zagranicznym analizy, można przystąpić dopiero, posiadając szczegółowe zestawienie handlu z poszczególnemi krajami, z uwzględnieniem listy towarów wywożonych i przywożonych. Poszukujących tych materjałów odsyłam do Rocznika Handlu Zagranicznego i miesięczników Handlu Zagranicznego, wydawanych przez Główny Urząd Statystyczny w Warszawie.

Bolesław Polkowski.

Rzeczoznawstwo portowe

III.

W celu przedstawienia warunków, istniejących w dziedzinie rzeczoznawstwa portowego w Gdyni, przystępujemy do omówienia sprawy naszych rzeczoznawców portowych, porównując istniejący u nas stan rzeczy z instytucją odnośnego rzeczoznawstwa w porcie hamburskim. Hamburg, jako największy przeładunkowy i handlowy port Niemiec, jest miarodajny dla analogicznych urządzeń w innych portach niemieckich. Przy przeładunku towarów w naszym porcie oraz w handlu towarowym stosuje się do dziś jeszcze w dość szerokich rozmiarach zwyczaje i zasady, praktykowane w tych portach. To też porównanie naszego rzeczoznawstwa portowego z tą samą instytucją hamburską ułatwi nam nie-

wątpliwie zorjentowanie się w niedomaganiach, istniejących w tym zakresie u nas i dopomoże do powzięcia wniosków, dotyczących zmiany i reorganizacji.

1) Istniejącym w Hamburgu zaprzysiężonym aukcjonatorom odpowiadają u nas zaprzysiężeni maklerzy pozagiełdowi. W uwzględnieniu zachodzących potrzeb zaprzysięgła nasza Izba dotychczas maklerów dla pośredniczenia przy nabywaniu towarów na aukcjach owocowych.

2) Narówni z Hamburgiem istnieją także w porcie gdyńskim zaprzysiężeni dyspaszerzy, powołani do zestawienia rozliczenia szkody w hawarji wielkiej.

3) W pewnej mierze odpowiednikiem dla hamburskich Kornumstecherów są nasi rzeczoznawcy dla zboża, ziemiopłodów i nasion. Nie zostali oni jednakże powołani dla stwierdzania wagi zboża. Czynności te wykonują w Gdyni dotychczas tak nazywani „rzeczoznawcy wagi i ilości towarów". Przy tem zauważyć wypada, że sposób ważenia zboża nie jest skomplikowany, o ile chodzi o ustalenie jego wagi w kilogramach przy pomocy wag decymalnych. Dla drugiego sposobu ustalania wagi zboża za pomocą objętości, czyli t. zw. systemem holenderskim, niezbędna jest stosunkowo krótka praktyka.

4) W grupie zaprzysiężonych chemików handlowych mamy w naszym porcie rzeczoznawcę dla towarów chemicznych, powołanego również dla dokonywania chemicznych analiz.

5) W Hamburgu istnieją rzeczoznawcy dla pomiarów drzewa. Funkcje te wykonują u nas zaprzysiężeni rzeczoznawcy drzewni, którzy oprócz tego wydają także orzeczenia o wartości handlowej drzewa.

6) Biorąc pod uwagę dalszą grupę rzeczoznawców hamburskich, mianowicie próbobiorców dla metali, rud i produktów hutniczych, stwierdzić musimy, że istnieje w Gdyni dotychczas jedynie rzeczoznawca dla blachy. Innych rzeczoznawców względnie próbobiorców w tej grupie brak. To też jednem z najbliższych naszych zadań będzie ustanowienie osób w charakterze próbobiorców dla wyżej wymienionych artykułów.

7) Hamburskim zaprzysiężonym rzeczoznawcom dla ustalania objętości towarów w jednostkach opakowanych, określanym nazwą „Rojer", możemy przeciwstawić w Gdyni rzeczoznawców dla ładunków okrętowych, którzy jednakże nie są tem samem, czem wymienieni rzeczoznawcy hamburscy; niemniej wszakże w praktyce naszego portu nie mieliśmy dotychczas zapotrzebowania na tak zwanych rojerów.

8) W grupie rzeczoznawców nautycznych jest nasz port stosunkowo dobrze reprezentowany. Mamy bowiem trzech rzeczoznawców okrętowych dla ustalania uszkodzeń kadłuba i maszyn okrętowych, jednego rzeczoznawcę dla oceny wartości okrętów i ich amortyzacji, dwóch rzeczoznawców dla spraw żeglugi i ładunków okrętowych i wreszcie jednego rzeczoznawcę dla okrętowych urządzeń elektrycznych.

9) W Hamburgu istnieją zaprzysiężeni rzeczoznawcy dla określania tary przy herbacie. U nas tego rodzaju rzeczoznawców niema, gdyż dotychczas takiego rzeczoznawcy się nie domagano.

10) Również nie posiadamy, tak jak Hamburg, zaprzysiężonych kiperów dla wina, gdyż ten rodzaj rzeczoznawców jest u nas narazie jeszcze zbyteczny.

11) Hamburskim próbobiorcom cukru może Gdynia przeciwstawić swoich próbobiorców zaprzysiężonych w ogólnej ilości 6 osób.

12) Odnośnie istniejących w Hamburgu zaprzysiężonych wagowych dla spraw celnych wypada nam zaznaczyć, że u nas sprawa ta znajduje się w stanie przygotowania. Władze celne opracowały już odpowiedni projekt, który zostanie prawdopodobnie przedłożony do zaopinjowania naszej Izbie.

O „rzeczoznawcach wagi i ilości towarów" będzie mowa w dalszym ciągu niniejszego artykułu, gdyż grupa ta wymaga specjalnego omówienia.

Na podstawie powyższego porównania można stwierdzić, że pod względem ilościowym jest u nas rzeczoznawstwo portowe stosunkowo nieźle reprezentowane. Najgorzej przedstawia się sprawa rzeczoznawców dla określania jakości towarów. Izba nasza szła dotychczas w kierunku ustanawiania i zaprzysięgania rzeczoznawców dla poszczególnych grup towarów. I tak mamy w Gdyni: dwóch rzeczoznawców dla jaj kurzych, dwóch rzeczoznawców dla warzyw, trzech rzeczoznawców dla owoców, jednego rzeczoznawcę dla masła, jednego rzeczoznawcę dla towarów chemicznych, jednego rzeczoznawcę dla zboża, jednego rzeczoznawcę dla ziemiopłodów i nasion, dwóch rzeczoznawców dla śledzi, jednego rzeczoznawcę dla ryb morskich i konserw rybnych, jednego rzeczoznawcę dla określania gatunku węgla kamiennego, jednego rzeczoznawcę dla gotowych towarów włókienniczych z bawełny, juty i lnu.

Pozatem posiadamy w Gdyni kiperów i klasyfikatorów niezaprzysiężonych dla załatwiania manipulacyj i ustalania jakości oraz gatunku bawełny.

Wyżej wyszczególnieni rzeczoznawcy dla ustalania jakości towarów nie zaspakajają jednakże wszystkich potrzeb naszego portu. Spotykamy się z dość częstem zapotrzebowaniem rzeczoznawców dla towarów kolonjalnych (kawa, herbata, kakao, ziarno kakaowe, korzenie), dla skór i innych. Najbardziej celowe rozwiązanie tego problemu widzimy w przejęciu wzoru, jaki napotykamy w tej dziedzinie w Hamburgu i Bremie. Mamy tu na myśli ogłaszanie listy osób, godnych zaufania i posiadających odpowiednie znajomości fachowe z poszczególnych branż handlu artykułami, importowanemi względnie eksportowanemi przez port. Zasady i przepisy, obowiązujące rzeczoznawców dla ustalania jakości towarów w Hamburgu, wydają się nam odpowiednie także dla naszego portu. Pierwszym krokiem dla uregulowania tej dziedziny byłoby zatem zestawienie omawianej tu listy rzeczoznawców i wydanie przepisów na wzór hamburskiego regulaminu rzeczoznawców dla ustalania jakości towarów i bremeńskiego regulaminu o arbitrażach, czyli sposobie rozstrzygania sporów, dotyczących jakości towarów, w drodze polubownej, z wykluczeniem sądów zwyczajnych.

Należy jednakże wziąć pod uwagę, że brak odpowiednich reprezentantów kupiectwa portowego jest poważną trudnością w zrealizowaniu tego postulatu.

Następnym etapem w dziedzinie unormowania stosunków w handlu portowym winno być opracowanie odpowiednich uzansów i warunków handlowych. Ten dział pracy jest bardzo obszerny i wymaga specjalnych badań i studjów zagranicą. Równocześnie jest to jednak dział, który posiada stosunkowo najbogatszą literaturę, z którego też względu byłby on możliwy do opracowania nawet przy pomocy tych środków, jakiemi obecnie Izba dysponuje.

Realizowanie powyższego postulatu zostało już zapoczątkowane. Pierwszym poważnym w tym względzie krokiem jest przygotowujący się obecnie przy współudziale Izb w Łodzi i Gdyni regulamin dla arbitrażu bawełny. Pozatem bardzo aktualnem zagadnieniem jest sprawa arbitrażu skór. Zagadnieniem tem zajmuje się narazie Rada Naczelna Związków Przemysłu Garbarskiego w Polsce, która za pośrednictwem powołanej do tego Komisji bada i segreguje materjały w tej sprawie, otrzymane z zagranicy i opracowuje na tej podstawie projekt arbitrażu. Po ukończeniu tych prac przygotowawczych zostanie Izba nasza zaproszona do współpracy nad definitywnem ustaleniem warunków arbitrażu.

W odniesieniu do rzeczoznawstwa portowego dla stwierdzania wagi i ilości towarów wypada na tle powyższych danych stwierdzić, że u nas zachodzą w tej dziedzinie ważne niedomagania organizacyjne. — W pierwszym rzędzie okazał się szkodliwym brak rozdziału między czynnościami stwierdzania wagi a ilości. Wzorując się na przepisach gdańskich, ustanawiano i zaprzysięgano dotychczas „rzeczoznawców dla wagi i ilości towarów", którzy zależnie od okoliczności stwierdzają już to wagę, już to ustalają ilość towarów, przyczem stale pracuje równocześnie dwóch zaprzysiężonych rzeczoznawców dla stron o różnych zainteresowaniach. Było to powodem poważnych nieporozumień między stronami i powstawania wysoce skomplikowanych sytuacyj w wypadkach, gdy zaprzysiężeni rzeczoznawcy wydawali co do jednego i tego samego ładunku orzeczenia o rozbieżnej treści.

Wyjściem z tych trudności może być jedynie przemianowanie dzisiejszych „rzeczoznawców wagi i ilości towarów" na zaprzysiężonych wagowych, z równoczesnem nadaniem osobom zaprzysiężonym wyłącznego prawa stwierdzania wagi. Dla stwierdzania ilości towarów, powinni być natomiast czynni w porcie talimani. Ze względu na znaczną ilość „rzeczoznawców wagi i ilości towarów" mogłaby również część talimanów rekrutować się z pośród nich. Wagowi byliby przez Izbę Przemysłowo — Handlową zaprzysięgani, natomiast talimani jedynie rejestrowani przez Izbę i przez nią kontrolowani.

W interesie portu leży, aby nie dopuszczać do działalności na jego terenie osób i firm, nierejestrowanych w Izbie i nie podlegających kontroli jakiegokolwiek miarodajnego czynnika. W tym względzie należałoby osiągnąć porozumienie z administracją portu, która przez wydanie odpowiednich przepisów porządkowych dla portu, mogłaby wydajnie dopomóc Izbie Przemysłowo — Handlowej w zakresie przeprowadzania selekcji osób i firm, zajętych kontrolą towarów przeładowywanych w porcie.

Wyżej proponowany sposób rozwiązania sprawy wyeliminowałby w wysokim stopniu niewłaściwe określenie „rzeczoznawca wagi i ilości towarów". Tytuł rzeczoznawcy przysługiwałby w przyszłości tylko osobom, powoływanym bądźto do stwierdzania jakości towarów bądź też do orzekania w sprawach nautycznych.

Dalszem zagadnieniem, dotyczącem poruszonych tu spraw, jest kwestja personelu pomocniczego dla wagowych. Odnośnie dzisiejszego stanu rzeczy stwierdzić należy, że ludzie, zatrudniani w tym charakterze przez dotychczasowych „rzeczoznawców", nie zawsze przedstawiają odpowiedni materjał pod względem fachowym i moralnym. — Następnie uderza duża nierównomierność w zatrudnieniu pomocników, dochodząca n. p. do tak jaskrawych objawów, że niektórzy z nich pracują w miesiącu zaledwie po kilka

godzin. Powierzanie tak ważnej czynności, jak stwierdzanie wagi, osobom często przygodnie zaangażowanym, nie posiadającym kwalifikacyj moralnych i fachowych, a nierzadko znajdującym się w skrajnym niedostatku, nie daje żadnych gwarancyj sumiennego wypełniania ich obowiązków. Taki element pomocniczy podatny też być może na różne kombinacje i oszustwa. Dlatego jednem z poważnych zadań Izby jest podniesienie wartości fachowej i moralnej pomocników wagowych. Stać się to może jedynie drogą przeprowadzania dokładnej selekcji i zarazem przez zapewnienie tym pracownikom ochrony prawnej, jakoteż odpowiedniejszych warunków pracy i wynagrodzenia. Osoby, dopuszczane do współpracy przy stwierdzaniu wagi, winne być bezwzględnie zaprzysięgane przez Izbę Przemysłowo — Handlową.

W dalszym ciągu konieczna jest reforma sposobów pracy przy stwierdzaniu wagi i ustalaniu ilości towarów. W tym względzie utarły się w Gdyni zgoła niedopuszczalne i złe zwyczaje, że osoby kontrolujące wagę i ilość towarów, wykonują swoją pracę w różnych miejscach i nierzadko wykazują chęć zaszkodzenia t. zw. „konkurencji“ przez ukrywanie przed nią wyników swoich spostrzeżeń, a nawet przez wprowadzanie jej w błąd. Pod tym względem praktyka, stosowana w portach niemieckich, jest bardzo celowa i godna naśladowania. Wszystkie osoby, dokonywujące kontroli danej partji towaru, wykonują ją w jednem miejscu, równocześnie i w dodatku jedna z nich, t. j. wagowy, głośno wywołuje wagę, przez siebie stwierdzoną. Ponadto wszystkie osoby kontrolujące, a więc wagowy, taliman i przedstawiciel firmy kontrolnej, oraz inne osoby zaufania, współpracujące przy kontroli, robią zapiski w książkach, których schemat jest dla wszystkich mniej więcej jednolity. — O korzyściach tego systemu mówiliśmy w sprawozdaniu ogólnem i uważamy, że jest wskazanem wprowadzić ten system także w Gdyni.

W atestach, wystawianych przez wagowych, winno być uwidocznione, kto z ramienia wagowego, względnie pod jego nadzorem stwierdził daną wagę, czyli należy podawać nazwisko zaprzysiężonego pomocnika.

W odniesieniu do prywatnych firm kontrolnych winna Izbie Przemysłowo-Handlowej również przysługiwać ingerencja i kontrola. W tym względzie firmy te nie będą narażone na niedogodną dla nich inowację, gdyż, jak już wyżej wykazaliśmy, również w portach niemieckich wydają Izby Handlowe opinje, czy istnienie, względnie powstanie nowej firmy kontrolnej w porcie jest gospodarczo uzasadnione.

Stosowanie tej zasady zapobiegnie powstawaniu na terenie portu małych firm kontrolnych nie dających gwarancyj pożytecznej pracy dla portu. Trzeba się obawiać, że ze strony poważnych firm kontrolnych mogłyby być wysunięte przeciwko temu postulatowi jakiekolwiek zastrzeżenia.

W związku z reorganizacją rzeczoznawstwa portowego należy uregulować jeszcze taryfę opłat za czynności wagowych przy stwierdzaniu wagi i ustalaniu ilości towarów. Brak takiej taryfy spowodował, że między „rzeczoznawcami dla wagi i ilości towarów“ zaistniała na tle opłat dzika i nieuzasadniona konkurencja.

Istniałyby dwa sposoby rozwiązania tego problemu. Pierwszym byłoby ustalenie, że za stwierdzanie wagi i ilości towarów płacą zleceniodawcy efektywne koszta robocizny z dodatkiem odpowiedniego procentu na generalja, utrzymanie biura rzeczoznawcy i kierownictwo. Drugim natomiast sposobem byłoby przyjęcie obecnie pobieranych przeciętnych opłat od tony kontrolowanego towaru i zafiksowanie tych opłat jako obowiązujących wszystkich wagowych. Pierwszy sposób uważany jest naogół za mniej uchwytny, drugi natomiast za wyraźniejszy i łatwiejszy w przeprowadzaniu. Talimani natomiast, czynni w portach niemieckich, nie kierują się taryfą opłat, ustaloną przez Izby Handlowe, lecz taryfą, ustaloną przez nich dobrowolnie w ramach związku zawodowego, jaki tworzą w tych portach. W każdym jednakże razie tak przy wagowych, jak i przy talimanach konkurencja na tle opłat za czynności jest całkowicie wykluczona, a pogwałcenie przyjętych stawek pociąga za sobą bądźto surowe kary ze strony instytucji nadzorującej, bądź też zdecydowany bojkot ze strony osób tem dotkniętych.

Artykuł trzeci przepisów dla „rzeczoznawców wagi i ilości towarów“, wydanych przez Izbę Przemysłowo - Handlową w Gdyni, brzmi następująco:

„Rzeczoznawca ma przy wydawaniu orzeczeń podobną odpowiedzialność, jaką ma świadek przed sądem. Powinien wydawać orzeczenia z tą samą dokładnością i z tem samem poczuciem odpowiedzialności, jakby to robił w każdym poszczególnym wypadku pod przysięgą. Przedewszystkiem może jedynie w tych wypadkach wydać orzeczenie, jeżeli o ich prawdziwości przekonał się na podstawie faktycznych oględzin towaru“.

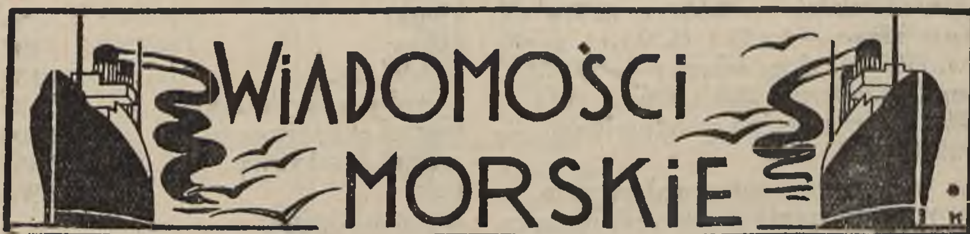
W powyższym przepisie podkreślono w sposób dobitny powagę i doniosłość obowiązków osób, powołanych w drodze zaprzysięgania do stwierdzenia wagi i ilości towarów, przeładowywanych w porcie. Nie ulega jednakże wątpliwości, że dla obserwowania tych obowiązków nie będą skuteczne rygory, przewidziane w regulaminie dla rzeczoznawców. Więcej w tym względzie może działać przekonanie o społecznem i ogólno — pań-

stwowem znaczeniu sumienności pracy rzeczoznawców, tak powszechne i wyraźne w starych, a dobrze funkcjonujących portach zagranicznych.

To też na początek istnienia naszej stosunkowo młodej instytucji rzeczoznawstwa portowego nieodzowna jest jaknajbardziej wnikliwa i ciągłą kontrola ze strony Izby nad osobami, powołanemi do czynności rzeczoznawczych.

Znaczenie pracy rzeczoznawców dla opinji portu i ochrony interesów kupiectwa współpracującego z nim, zasługuje w zupełności na to, aby ta kontrola roztoczoną została nawet w tym wypadku, gdyby to połączone miało być ze specjalnemi ofiarami ze strony Izby.

Józef Kawczyński.



ROZWÓJ PRZEWOZÓW PASAŻERÓW NA LINJACH PRZYBRZEŻNYCH S. A. ŻEGLUGA POLSKA.

W r. 1934 „Żegluga Polska“ utrzymywała komunikację letnią na linjach Gdynia — Hel, Gdynia — Jastarnia i Gdynia — Orłowo, oraz zimową w sezonie 1934/35 na linji Gdynia — Hel. Ogółem przewieziono 208.328 pasażerów, w tem:

z Gdyni do Helu	79.021
z Helu do Gdyni	77.833
z Gdyni do Jastarni	21.874
z Jastarni do Gdyni	21.436
z Gdyni do Orłowa	2.469
z Orłowa do Gdyni	5.689

W poprzedn. latach przewieziono pasażerów:

W r. 1933	169.790
1932	121.019
1931	127.152
1930	150.588
1929	153.254
1928	100.295

W porównaniu z rokiem 1933 ruch roku ostatniego wykazuje szczególne ożywienie w kierunku Helu, co się tłumaczy dużą liczbą wycieczek, których uczestnicy zwiedzali półwysep w ciągu kilku zaledwie godzin.

Natomiast ruch do Jastarni, który również się zwiększył znacznie względem roku poprzedniego (okrągło o 20%) przyciągał nadal stałych pasażerów, jak i uczestników dłuższych wycieczek.

Ruch zimowy na Hel poza bieżącym sezonem utrzymywany był jeszcze w sezonie 1930/31.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W STYCZNIU 1935 R.

Normalnem zjawiskiem obserwowanem od szeregu lat w porcie gdyńskim jest spadek obrotów towarowych w styczniu każdego roku. Zjawisko to w pierwszym rzędzie należy przypisać zwykłemu w tym okresie pogorszeniu warunków nawigacyjnych na Bałtyku oraz dążnością życia gospodarczego do ukończenia wielu tranzakcyj przed końcem roku kalendarzowego, co się zawsze daje odczuć w pierwszym miesiącu następnego roku.

Mimo to początek 1935 roku przynosi dobrą zapowiedź na kształtowanie się obrotów towarowych portu gdyńskiego w bieżącym roku.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w styczniu br. wyniosły 596.617.4 ton wobec 672.432.1 ton w grudniu ub. r. i 525.728.7 ton w styczniu 1934 r.

Nieznaczny spadek obrotów w styczniu br. w porównaniu z ub. mies. grudniem, wynoszący ok. 13% (75.815 t.) rekompensuje rzeczywisty wzrost obrotów w styczniu br. w porównaniu ze styczniem 1934 r. Wzrost ten wynosi ilościowo 70.888 t., co stanowi 13.4%.

Na uzyskanie ogólnej sumy obrotów zamorskich złożył się przywóz zamorski sumą 83.932.7 t. oraz wywóz zamorski — 512.684.7 t.

Przywóz w miesiącu sprawozdawczym (83.932.7 t) wykazał spadek w porównaniu z ub. mies. grudniem (91.395.6 ton) o 8,1%. Natomiast w porównaniu z mies. styczniem 1934 roku (70.564,5 t.) wzrost o 18.9%.

Spadek przywozu w miesiącu sprawozdawczym wywołały w pierwszym rzędzie pozycje: fosforytów — 1.880 t. (9.871 t.), soli potasowej — brak w mies. spr. (3.909 t.), pirytów brak w mies. spr. (660), oraz bawełny i odpadków — 3.673 t. (7.212 t.). Decydującą rolę odegrały tu przedewszystkiem fosforyty, których spadek przywozu w styczniu występuje już od szeregu lat w porcie gdyńskim i jest zjawiskiem wybitnie sezonowem.

Szereg natomiast pozostałych pozycyj przywozu wykazuje wzrost. Należy tu przede-

wszystkiem przeszło 100%-owy wzrost importu owoców świeżych, głównie pomarańcz, mandarynek itp., wywołany poważną zniżką cła na pomarańcze hiszpańskie w końcu grudnia 1934 r. i stąd dzięki K. N. U. poważny wzrost importu owoców świeżych poza hiszpańskiemi, włoskich.

Importowano w mies. sprawozdawczym owoców świeżych 10.740 t. wobec 4.571 t. w ub. mies. grudniu. Poza owocami świeżemi wykazały wzrost: kawa, kakao i herbata — 1.232 ton (1.032 t.), tytoń — 540 t. (81 t.), śledzie — 4.808 t. (3.076 t.), skóry — 2.601 t. (2.374 t.), nasiona oleiste różne — 6.119 t. (5.241 t.), garbniki — 699 t. (529 t.), złom żelazny — 37.901 t. (34.816 t.), metale różne — 295 t. (76 t.), juta — 1.501 t. (691 t.), oraz wełna z odpadkami — 2.201 t. (1.822 t.)

Wywóz w miesiącu sprawozdawczym — (512.684.7 t.) w porównaniu z poprzednim mies. grudniem (581.036.5 t.) wykazuje spadek o ok. 12%. Natomiast w stosunku do mies. stycznia 1934 r. (455.164.2 t.) wzrost o ok. 13%.

Najpoważniejszą rolę w spadku wywozu odegrał przedewszystkiem węgiel eksportowy. Wywieziono go bowiem w mies. sprawozdawczym 422.082 t. wobec 477.415 t. w grudniu ub. r. Poza węglem eksport. wykazały spadek pozycje towarów: cukier — 6.332 t. (8.943 t.), sól — 20 t. (623), drzewo tarte — 2.849 t. (5.532 ton), bale i słupy — brak w mies. spr. (426 t.), wyroby z drzewa — 112 t. (354 t.), meble gięte 167 t. (309 t.), węgiel bunkrowy — 22.319 t. (27.818 t.), koks — 21.080 t. (25.818 t.), sól potasowa — brak w mies. spr. (2.370 t.), szyny kolejowe — 2.210 t. (4.556 t.), cynk — 1.126 t. (1.351 t.), oraz papa, tektura i papier — 632 t. (1.017 t.).

Wśród nowych pozycyj naszego gdyńskiego eksportu prym wiedzie przedewszystkiem zboże. Wywieziono go w styczniu rb. 8.179 t. wobec 314 t. w grudniu ub. r. Poza zbożem wzrósł eksport: mąki ryżowej i pastewnej — 1.965 t. (1.115 t.), bekonów — 2.150 t. (1.618 t.), słodu — 1.171 t. (1.096 t.), makuchów 2.885 t. (2.191 t.); sody — 900 t. (325 t.) i karbidu — 279 t. (108 t.)

Podkreślić należy zwiększający się eksport produktów hutnictwa polskiego, jak żelaza surowego i handlowego — 5.077 t., materjałów nawierzchni kolejowej (przeważnie łupki) — 1.518 t.

Dobrą ilustracją porównawczą importu i eksportu będzie poniższe zestawienie:

Eksport w styczniu (tony)	1934 r.	1935 r.
zboże	—	8.179
melasa	8.730	—
mąka ryżowa i pastewna	185	1.965
cukier	4.525	6.332
napoje alkoholowe i spirytus	12	180
sól	—	20
bekony	2.042	2.150
wędliny	200	137
ptactwo bite	90	157
masło	—	130
jaja	271	173
słód	120	1.171
makuchy	1.845	2.885
cement	602	755
drzewo tarte	11.208	2.849
bale i słupy	1.016	—
wyroby z drzewa	70	112
klepki	34	—
dykty	407	973
meble gięte	137	167
wyroby koszykarskie	23	3
węgiel eksportowy	382.808	422.082
węgiel bunkrowy	17.533	22.319
koks	12.865	21.080
mączka kostna	—	348
nawozy azotowe	—	1
soda	276	900
salmiak	20	23
karbid	—	279
biel cynkowa	132	114
szyny kolejowe	3.280	2.210
metale różne	32	2
rury żeliwne	122	462
wyroby żelazne i metalowe	706	3.426
żelazo surowe i handlowe	—	5.077
materj. nawierzchni kolej.	—	1.518
cynk	1.294	1.126
blacha cynkowa	237	456
ruda manganowa	178	—
celuloza	376	—
papa, tektura i papier	1.527	632
bawełna i odpadki	166	43
materjały i wyroby włókn.	192	311
różne	1.903	1.938
Razem	455.164	512.685

Import w styczniu (tony)	1934 r.	1935 r.
ryż	—	70
owoce świeże	2.209	10.740
owoce suszone	1.126	577
orzechy i migdały	89	47
korzenie	107	111
kawa, kakao, herbata	1.229	1.232
tytoń	238	540
napoje alkoholowe	31	64
śledzie	3.483	4.808
fosforyty	1.523	1.880
żużle Thomasa	1.000	—
sadze	221	90
tłuszcze zwierzęce surowe	780	454
skóry	2.589	2.601
nasiona oleiste różne	5.206	6.119
olej	133	60
żywica	122	185
kauczuk	532	120
wyroby gumowe	257	12
tłuszcze i oleje roślinne	310	173

	Import w styczniu (tony) 1934 r.	1935 r.
asfalt	6	10
garbniki	1.002	699
farby	49	23
rudy różne	2.329	641
piryty	5.587	—
złom żelazny	21.975	37.901
miedź	544	332
cyna	5	38
cynk	—	1
metale różne	310	295
wyroby żelazne i stalowe	284	147
maszyny, aparaty i części	511	119
samochody i motocykle	16	9
szmaty	407	248
celuloza	450	438
papa, tektura i papier	1.318	867
bawełna i odpadki	8.741	5.673
juta	921	1.501
len, konopie, sizal itd.	58	115
wełna i odpadki	3.571	2.201
różne	1.296	2.592
Razem	70.565	83.933

Ruch statków w styczniu br. analogicznie do towarowych obrotów zamorskich wykazuje w porównaniu z poprzednim miesiącem grudniem pewien spadek ilości oraz pojemności statków na wejściu i wyjściu. Przyszły bowiem w miesiącu sprawozdawczym 393 statki o pojemności 341.734 n. r. t. wobec 420 statków o pojemności 403.369 n. r. t. w grudniu ub. roku. Wyszło zaś 388 statków o pojemności 355.605 n. r. t., wobec 397 statków o pojemności 382.584 n. r. t. w grudniu ub. r. Natomiast tak ilości, jak i pojemności statków na wejściu i wyjściu wzrosły w styczniu br. w porównaniu ze styczniem 1934 r.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w styczniu br. zmniejszył się z 903,2 n. r. t. (w grudniu ub. r.) na 869,5 n. r. t. (w styczniu br.)

Wzrosła natomiast średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie z 42 (w grudniu ub. r.) na 49 (w styczniu br.) Zjawisko zupełnie zrozumiałe wobec trwających w tym czasie dość dużych mrozów i spowodowanych niemi utrudnień żeglugowych na Bałtyku.

Ze średnią ilością statków, przebywających jednocześnie w porcie pozostaje w ścisłym związku średni postój statku, który również wzrósł z 59,2 godzin (w grudniu ub. r.) na 66,4 godzin (w styczniu rb.)

Szczegółowo ilustruje ruch statków w porcie gdyńskim w styczniu 1935 r. zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło ilość	Przyszło N.R.T.	Wyszło ilość	Wyszło N.R.T.
Polska	48	33.887	40	37.654
W. M. Gdańsk	2	1.558	2	1.558
Anglja	19	26.842	20	28.660
Danja	65	34.902	67	38.077
Egipt	1	2.686	—	—
Estonja	10	3.904	12	4.909
Finlandja	13	12.345	14	16.187
Grecja	7	18.933	6	15.233
Holandja	9	4.314	8	3.668
Japonja	1	4.266	1	4.266
Litwa	3	1.568	2	983
Łotwa	1	1.744	2	2.263
Niemcy	53	34.353	52	35.325
Norwegja	47	45.170	47	43.169
Panama	1	147	1	147
Rumunja	—	—	2	4.820
Stany Zjedn. Am. P.	7	21.857	6	18.763
Szwecja	99	73.437	97	73.789
Włochy	7	19.821	8	24.165
Z. S. R. R.	—	—	1	1.969
Razem	393	341.734	388	355.605

Kolejność bander w styczniu br. ukształtowała się: Szwecja — 1-e miejsce, Norwegja — 2-gie miejsce, Danja — 3-cie, Polska — 4-te, Niemcy — 5-te, Anglja — 6-te, Włochy — 7-me, Stany Zjednoczone Am. P. — 8-me itd., przesuwając Norwegję z zajmowanego w grudniu 6-go miejsca na obecnie zajęte 2-gie, na niekorzyść Anglji, która z 2-go miejsca (w grudniu) przesunęła się na 6-e (w styczniu br.) Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian.

Ogółem reprezentowane były bandery 20 państw.

Ruch pasażerów nadal bardzo słaby. Przyjechało bowiem 73 osoby wobec 247 osób w grudniu ub. r. Wyjechało zaś 367 osób wobec 35 osób w grudniu ub. r. W tem przyjechało: 10 osób z Anglji, 14 — z Danji, 13 — z Finlandji, 1 — z W. M. Gdańska, 4 — z Holandji, 12 — z Litwy, 1 — z Niemiec, 2 — ze Stanów Zjedn. Am. P. oraz 16 — ze Szwecji.

Wyjechało zaś: 112 osób — do Anglji, 1 — do Estonji, 3 — do W. M. Gdańska, oraz 251 — do Stanów Zjedn. Am. P.

RUCH BUDOWLANY W STYCZNIU 1935.

Według danych, dostarczonych przez Referat Statystyczny Komisarjatu Rządu w Gdyni, ruch budowlany przedstawia się, jak poniżej:

Komisarjat Rządu *udzielił zezwoleń* na budowę 6, gdy w styczniu 1934 udzielono zezwoleń 28.

Budowli rozpoczęto 13, gdy w styczniu r. ub. rozpoczęto budynków 16, a w grudniu — 1934 — 49. Na zmniejszoną liczbę rozpo-

czętych budynków wpłynęły warunki atmosferyczne, ostrzejsze niż rok temu.

Z ogólnej liczby budynków stałych rozpoczęto 7, z tego 4 mieszkalne, wszystkie murowane i 3 przemysłowe, z tego 1 murowany, 2 drewniane. Kubatura 4 budynków mieszkalnych wynosi 10.714 m³, koszt budowy wyniesie, według kosztorysów, 307.000 złotych. Są to budynki, jak widać, pokaźne. Koszt przeciętny 1 m³ wynosi 27,4 zł.

Kubatura 2 budynków drewnianych przemysłowych wynosi 334 m³, koszt budowy 5.000 zł, koszt 1 m³ — 14 złotych; kubatura 1 budynku drewnianego wynosi 80 m³, koszt budowy 1.200 zł, koszt 1 m³ — 15 zł.

Budynków prowizorycznych rozpoczęto 6, wszystkie drewniane, mieszkalne. Kubatura takowych wynosi 1.120 m³, kosztorys 15.000 złotych, koszt 1 m³ — 13 złotych.

Ogółem rozpoczęte budynki dadzą 58 mieszkań o 100 izbach mieszkalnych i 36 izbach niemieszkalnych. Ogólny kosztorys budynków rozpoczętych wynosi 328.000 złotych.

Zakończono budynków 4, gdy w styczniu r. ub. zakończono 34 budynki, a w grudniu 1934 — 36. Wszystkie zakończone budynki są stałe, mieszkalne, murowane. Ogólna kubatura ich wynosi 22.000 m³, są zatem duże. Koszt budowy według kosztorysów wynosił 799.000 złotych, koszt 1 m³ wynosi 36 zł.

Budynki te wzbogaciły Gdynię o 31 mieszkań o 131 izbach mieszkalnych i 70 izbach niemieszkalnych.

WZROST WYKORZYSTANIA DŹWIGÓW W PORCIE.

W m. styczniu przeładowano w porcie 172.800 ton towarów masowych i drobnicowych z czego przypada na poszczególne grupy: 3 dźwigi mostowe 32.854 t., 24 bramowe 75.744 t., 6 dźwigów do rudy i złomu 2.245 t., 1 zasobnik 5.111 t., 1 taśmowiec 3.370 t., 14 półportali 11.879 t.

Procentowe wykorzystanie dźwigów bramowych, mostowych i półportalowych wyraża się liczbą 117% w styczniu 1935 r. i 78,7% w styczniu 1934 r., mamy więc znaczny wzrost wykorzystania tych głównych grup dźwigów portowych.

ROBOTY BUDOWLANE W PORCIE W STYCZNIU.

Wykonano instalację elektrycznego oświetlenia magazynu Nr. 8 w strefie wolnocłowej, na czem zakończono budowę. Wykończono poczekalnię dla robotników przy Chłodni: w poczekalni przy Monop. Tytoniowym prowadzono roboty malarskie i instalacyjne. Prowadzono roboty wewnętrzne (z przerwami z powodu mrozów) w magazynie Nr. 5.

Zmontowano 370 mb rurociągu wzdłuż ul. St. Zjednoczonych z odgałęzieniem do nabrzeża Czechosłowackiego. Wykonano instalację wodociągową i kanalizacyjną w podstacji transfomartorów Nr. 4.

ODWOŁANIE RZECZOZNAWCÓW.

Decyzją Prezesa Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, na podstawie § 20 części II statutu Izby odwołani zostali na skutek wyprowadzenia się z okręgu Izby następujący zaprzysiężeni rzeczoznawcy na obwód portu gdyńskiego:

Kpt. Jan Staszewski — rzeczoznawca dla okrętowych urządzeń elektrycznych.

Franciszek Ziółkowski — rzeczoznawca dla śledzi i owoców południowych.

St. M. Sawicki — rzeczoznawca dla drzewa.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W STYCZNIU.

W styczniu rb. ruch okrętowy w Gdańsku uległ zwykłemu sezonowemu względem grudnia nieznacznemu zmniejszeniu. Weszły do portu 352 statki morskie z 263.421 ton rej. netto (w grudniu 396 statków z 293.897 t. r. n.) Wyszło z portu 358 statków z 250.093 t. r. n. pojemności (w grudniu 391 statków z 281.121 t. r. n.)

Kolejność bander na wejściu: niemiecka 130 statków o pojemności ogólnej 56.764 t. r. n., duńska 65 z 41.085, szwedzka 52 z 34.831, norweska 26 z 18.849, fińska 10 z 18.299, brytyjska 13 z 15.192 polska 16 z 11.667, francuska 6 z 7.142, holenderska 11 z 6.111, włoska 1 z 4.911, grecka 2 z 5.220, jugosłowiańska 1 z 3.543, St. Zjedn. A. P. 1 z 3.113, gdańska 5 z 2.937, łotewska 1 z 1.305, litewska 2 z 977, panamska 1 z 147 t. r. n. pojemności ładunkowej.

Ruch pasażerski, odpowiednio do pory roku był bardzo słaby. Przyjechało morzem 32 pasażerów (w grudnu 40), w tem 28 z Londynu, oraz po 2 z Hull i Stockholmu.

OD 1-go MARCA PRZYJMOWANIE ROBOTNIKÓW PORTOWYCH — PRZEZ URZĄD PRACY.

Zarządzeniem senackiem pośrednictwo pracy w porcie od 1-go marca rb. przysługiwać będzie gdańskiemu Urzędowi Pracy

(Landesarbeitsamt). Robotnicy zostali podzieleni na trzy kategorje:

1. Robotnicy portowi otrzymujący tygodniówki, nie podlegający natychmiastowemu wypowiedzeniu i korzystający z urlopów.

2. Robotnicy zasadniczej obsady (Stammarbeiter), którzy chociaż nie pracują w danej firmie stale, regularnie są jednak zaciągani przez nią do pracy w razie potrzeby.

3. Robotnicy okolicznościowi.

Firmy więc będą mogły żądać przez Urząd Pracy zatrudnienia swych robotników zasadniczej obsady. Jednakże równocześnie wprowadza się zmianę szycht dla wszystkich robotników portowych. W razie ograniczenia czasu pracy będzie stosowane różne traktowane kategoryj: nieżonatych, żonatych z małą rodziną (2 dzieci) i z dużą rodziną. Prasa gdańska podkreśla, iż zarządzenie jest realizacją tego co już zostało zaprowadzone w Gdyni.

ZNAKOWANIE TOWARÓW PRODUKCJI MIEJSCOWEJ W W. M. GDAŃSKU.

W Dzienniku Urzędowym W. M. Gdańska z dn. 16. I. ukazało się rozp. o oznaczaniu towarów wytworzonych w Gdańsku, rozporządzenie to ma na celu podniesienie jakości towarów gdańskich. Oznaczane być winny towary wywożone na terytorjum W. M. Gdańska i na tem terytorjum sprzedawane, nie podlegają zaś obowiązkowi znakowania towary eksportowane. Karane będzie zarówno niedopełnienie obowiązku znakowania towarów gdańskich jak i oznaczenie towarów nie pochodzących z Gdańska. Przepisy szczegółowe wykonawcze, które będą mogły przewidywać pewne wyjątki, zostaną wydane przez Senat. Rozporządzenie o znakowaniu wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1935 r.



RUCH TOWAROWY TRZECH WIELKICH PORTÓW KONTYNENTALNYCH PÓŁNOCNEGO MORZA W R. 1934.

Trzy największe porty kontynentalne Europy — Rotterdam, Hamburg i Antwerpja w r. 1934 nie ujawniły w rozwoju ruchu **jednakowej** tendencji, która zapanowałaby tylko w razie wyraźnie zaakcentowanej tendencji „wyjścia z kryzysu“, dotąd jeszcze nie charakteryzującej ekonomicznego życia Europy. Jak każdy z trzech portów dawał sobie radę z kryzysem, — ilustruje poniższa tabelka:

Przywóz (w mil. ton metr.)

	1933	1934
Rotterdam	10.023	12.034
Wielki Hamburg (wraz z Altoną itd.)	9.586	9.901
Antwerpja	7.214	7.944

Wywóz (w mil. ton metr.)

	1933	1934
Rotterdam	6.570	8.164
Wielki Hamburg	4.941	4.669
Antwerpja	6.714	7.297

Największy wzrost ruchu towarów wykazał Rotterdam, tak na wejściu jak i na wyjściu. Hamburg minimalnie zwiększył przywóz i prawie o tyleż zmniejszył wywóz. Antwerpja nieznacznie poprawiła swój ruch przywozowy i wywozowy. O znacznem ożywieniu można więc mówić tylko względem Rotterdamu z jego okrągło 20%-owym wzrostem ruchu towarowego. Rotterdam miał jednakże większe cofnięcie się liczb dla obrotu towarowego względem lat przedkryzysowych i teraz ma więcej do odrobienia. Oto jak przedstawia się porównanie roku 1934 z rokiem najlepszego ruchu (1929), dla wszystkich trzech portów:

	Obrót ogólny 1929	Obrót ogólny 1934	Wskaźnik względem 1929 r.
Rotterdam	27.969	20.198	72,2
Hamburg	20.241	14.570	71,9
Antwerpja	19.436	15.241	78,4

Jak widać Antwerpja obecnie wysunęła się w obrocie towarowym na drugie miejsce, a przytem bliżej od innych dwu portów jest stanu przedkryzysowego.

PROJEKT UTWORZENIA REGULARNEJ LINJI JUGOSŁOWIAŃSKIEJ.

Według informacji fachowej prasy zagranicznej jugosłowiańskie towarzystwo okrętowe Brodarsko Akcioniersko Društvo „Oceania“ zamierza utworzyć linję regularna pomiędzy portami adrjatyckiemi — Susak, Sibenrk, Split i Dubrownik a portami za-

chodnio europejskiemi Lizboną, Bordeaux, Hull, Londyn, Antwerpja, Rotterdam, Amsterdam, Hamburg, Kopenhaga; końcowym portem tej linji miałaby być Gdynia.

PROJEKT LINJI REGULARNEJ WARNA — GDYNIA.

Według innej informacji zagranicznej projektowana jest linja Warna — Gdynia. Na linji kursować miałyby dwa statki, jeden bułgarski i jeden polski.

NOWY PORT WĘGLOWY NA MORZU CZARNEM.

Odkryte w Gruzji złoża węglowe Tkwarszeli, w pobliżu miasteczka Ochemsziry nad Czarnem Morzem pomiędzy portami Poti a Suchumem mają dawać węgiel wysokowartościowy, wobec czego przystąpiono do budowy portu w Ochemsziry. W końcu drugiej piatiletki wydobycie osiągnąć ma 1 mil. ton rocznie, port zaś ma być przystosowany do eksportu 400 tys. ton węgla rocznie. —

WIADOMOSCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

WSKAZÓWKI OGÓLNE DLA EKSPORTERÓW POLSKICH DO BRAZYLJI.

Przy eksporcie do Brazylji należy uwzględnić następujące kwestje zasadnicze:

Rynek brazylijski, pomimo znacznego rozwoju przemysłu rodzimego w ostatnich latach, pozostaje nadal terenem zbytu szeregu fabrykatów i półfabrykatów, oraz przedstawia dla wywozu polskiego szerokie możliwości eksportowe. Handel i konsumcja są oparte w znacznej mierze na imporcie z zagranicy, wobec czego Brazylja przedstawia oddawna teren poważnej ekspansji międzynarodowej i konkurencji niemal wszystkich eksporterów świata.

Najwięcej zainteresowane państwa w eksporcie do Brazylji i penetracji kapitałów w tym kraju (Anglja, St. Zjedn. Am. Półn., Niemcy, Francja, Włochy, Portugalja, Holandja, Szwecja, Japonja, Finlandja, Belgja itp.) posiadają w Brazylji własny i od szeregu lat zaprowadzony aparat ekspansji gospodarczej (firmy bankowe miejscowe, wzgl. filje firm krajowych, banki, tow. nawigacyjne i ubezpieczeniowe), który jest głównie przystosowany do interesów danego kraju macierzystego.

Importer brazylijski, wobec doskonale zorganizowanego nacisku eksportowego z innych krajów i ustalonej opinji o danych artykułach, nie interesuje się bliżej, a zwłaszcza z własnej inicjatywy, artykułami eksportu polskiego. Wzmożenie jednak ekspansji eksportu polskiego na rynku brazylijskim nie natrafia na zasadnicze przeszkody, o ile dane artykuły będą konkurencyjne, oraz oferowane i dostarczone zgodnie z wymogami i potrzebami rynku. Towary polskie importowane do Brazylji korzystają ze stawek minimalnych brazylijskiej taryfy celnej.

Najskuteczniejszym sposobem umieszczania towarów na rynku brazylijskim jest posiadanie przedstawiciela, lub wysyłanie komiwojażerów, zaopatrzonych w odpowiednie materjały handlowe (cenniki, wzory, katalogi, materjały reklamowe).

Tranzakcje eksportowe do Brazylji zawierane są prawie zawsze na zasadzie c. i. f. (cost, insurance, freight) port brazylijski, czyli że cena, asekuracja i fracht obciążają eksportera. Importerzy brazylijscy wobec silnej konkurencji różnych państw na rynku miejscowym, przyzwyczajeni są do jaknajwygodniejszych warunków i nie biorą zupełnie pod uwagę ofert f. o. b. port załadowania.

Cło i formalności w związku z odprawą celną przy kalkulowaniu cen c. i. f. nie interesują eksportera polskiego, gdyż idą na rachunek importera brazylijskiego. — Warunki zapłaty przy tranzakcjach eksportowych do Brazylji bywają różne: płatność gotówką za dokumentami, w większości jednak wypadków na kredyt od 45 dni do 120 dni od daty wystawienia trat. Dokumenty winny być wysłane w taki sposób, aby doszły do rąk importera przed nadejściem towaru, w przeciwnym bowiem wypadku importer jest narażony na dodatkowe koszta i trudności w związku z brazylijskiemi przepisami celnemi.

Dokumentem wymaganym przy imporcie do Brazylji jest faktura konsularna, którą eksporter, wzgl. ekspedytor, winien przedstawić w 5-ciu egzemplarzach, wraz z 5-ciu egz. faktury handlowej, konsulatowi brazylijskiemu do zawizowania; wymagany jest również komplet z 4-ch konosamentów, które muszą być również zawizowane w odpowiednim konsulacie brazylijskim.

Ponadto, w związku z ograniczeniami w obrocie dewiz i przydziałem ich z ramienia Banco do Brasil po kursie oficjalnym (60 proc. faktury), jest wymagane poświadczenie faktury handlowej przez kompetentną lokalną organizację gospodarczą, która winna stwierdzić, że cena, uwidoczniona w fakturze, odpowiada bieżącym cenom eksportowym.

Wszystkie dokumenty (trata, faktura handlowa, faktura konsularna i konosamenty) winny być we wszystkich pozycjach zgodne, przyczem specjalną uwagę należy zwrócić na zgodność waluty, sum, wagi, znakowania i ilości sztuk. Niedociągnięcia pod tym wzglę-

dem powodują znaczne trudności dla importerów brazylijskich, oraz dodatkowe koszty i kary celne. P. I. E.

ZMIANY SYSTEMU KONTYNGENTOWEGO W HOLANDJI.

Zmiany w systemie kontyngentów holenderskich, przewidują podział krajów importujących na dwie grupy. Do pierwszej grupy należą kraje posiadające z Holandją układy, uprawniające do pozyskania prócz ustawowo należnych kontyngentów jeszcze kontyngentów specjalnych. Polska zalicza się do tej grupy obok Niemiec, Belgji, Francji. Hiszpanji, Włoch i Czechosłowacji.

Pozatem nowe zarządzenia przewidują, że firmom holenderskim, które poczyniły podczas lat, przyjętych za podstawę ustalenia wysokości kontyngentów pewne inwestycje, lub które rozszerzyły swe lokale handlowe i przemysłowe, przydzielone być mogą niewielkie dodatkowe kontyngenty z tem jednak zastrzeżeniem, że firmy te będą wykorzystywały przysługujące im ustawowo kontyngenty na import towarów w Holandji niewyrabianych.

W instrukcjach wydanych dla holenderskich importerów Biuro Kryzysowe podkreśla konieczność stwierdzenia możności pozyskania pozwoleń wwozu przed udzieleniem firmom zagranicznym zamówienia na importowany towar.

Przysługujące Polsce kontyngenty mają być wydawane kwartalnie (w wysokości ¼ przysługujących rocznie ustawowych i normalnych kontyngentów). Biuro Kryzysowe ma przystąpić do przydzielenia importerom wszystkich kontyngentów na bieżący kwartał (1. 1. — 1. 4. 1935).

OGRANICZENIA DEWIZOWE I PRZYDZIAŁ DEWIZ DLA POLSKI WE WŁOSZECH.

Wprowadzone we Włoszech ograniczenia dewizowe, nie stanowią według miarodajnych oświadczeń władz włoskich — żadnych utrudnień płatności w stosunku do zobowiązań kupców włoskich wobec Polski. Przydział dewiz na pokrycie eksportu polskiego nie jest i nie będzie w dalszym ciągu ograniczany, a dewizy wydawane będą w kolejności zgłoszeń w bankach upoważnionych do wystawiania dewiz. Dekrety dewizowe pomyślane są jako instrument ochrony waluty włoskiej przed spekulacją, a nie mają na celu ograniczenia obrotów handlowych zwłaszcza z krajami, z któremi wymiana towarowa nie napotyka na przeszkody, jak np. z Polską.

W praktyce przydział dewiz dokonywany jest po przedstawieniu faktury, świadectwa pochodzenia oraz dowodu wystawionego przez włoski urząd celny, stwierdzającego, że towar zagraniczny wszedł na terytorjum celne Włoch i został oclony.

Należy zaznaczyć, że do dekretu król. z dnia 8 grudnia 1934 roku Nr. 1942 zostały wprowadzone zmiany odnośnie obowiązku zgłaszania Bankowi Włoskiemu wysokości posiadanych wierzytelności zagranicznych względnie obligacyj zagranicznych lub włoskich, emitowanych zagranicą.

Mianowicie włoskie banki, firmy, spółki, osoby prawne, mające swą siedzibę we Włoszech lub posiadłościach, winny składać zeznania o zmianach w wysokości posiadanych wierzytelności zagranicznych itp., które nastąpiły po 31 grudnia 1934 — co miesiąc — zamiast co dni 15. Natomiast wszyscy inni obywatele włoscy w królestwie, jak i posiadłościach, winni zgłaszać zmiany w wysokości posiadanych wierzytelności zagranicznych itp. co trzy miesiące, zamiast co dni 15.

Pozatem zostaje nałożony na obywateli obowiązek zgłoszenia również tych wierzytelności zagranicznych, które nabyte zostały już po 31. 12. 1934. P. I. E.

IMPORT BLACHY CYNKOWEJ DO MAROKKO.

Marokko importowało w r. 1933 następujące ilości blachy cynkowej:

z Belgji	102 tony	178.000 frs
z Francji	62 tony	127.000 frs
inne kraje	1 tony	1.000 frs
Razem	165 ton	306.000 frs

Blacha cynkowa używana jest w Marokko prawie wyłącznie do krycia dachów prowizorycznych szop i budynków gospodarczych, należących do Dyrekcji Robót Publicznych, pozatem nie znajduje ona w Marokko większego zastosowania głównie ze względu na ciepły klimat. Budynki w Marokko posiadają poziome dachy wykonane z cementu, z wyjątkiem małej ilości zabudowań fabrycznych, które mają dachy z falistej blachy żalaznej i cynkowej.

Wyjątkowe zastosowanie znajduje blacha cynkowa w okresach walki z szarańczą, mianowicie dla powstrzymania jej posuwania się na ziemi robione są zagrody z blachy cynkowej gładkiej od 50 do 75 cm. wysokości. —

Przemysł rzemieślniczy w Marokko używa w bardzo małej ilości blachę cynkową, bowiem prawie wszystkie przedmioty użytku domowego (wiadra, wanny i t. p.) są importowane z zagranicy w stanie gotowym.

Marokko importuje następujący gatunek blachy cynkowej:

a) blacha cynkowa w zwojach, arkuszy rozmiarów 2×1 mtr. przy numeracji technicznej od Nr. 7 do Nr. 15. Cena tego gatunku blachy wynosi (gatunek belgijski „la vieille montagne") 127 — 130 fr. fr. za 1 q cif Casablanca.

Nieznaczny import blachy cynkowej do Marokka tłumaczy się konkurencją żelaznej blachy ondulowanej i galwanizowanej, która sprzedawana jest w paczkach po 10 arkuszy rozmiarów: długość 5-10 stóp ang., szerokość wynosi 8 fal po 3 pouces ang. Grubość tej blachy wynosi 5/10 mm. Cena: 82,50 — 85 fr. fr. za 1 q cif Casablanca.

Wobec tego, że Belgja jest głównym eksporterem blachy cynkowej do Marokka, blacha polskiej produkcji mogłaby znaleźć nabywców tylko w wypadku konkurencyjności cen.

DOSTAWY KOMPLETÓW SKRZYNKOWYCH DO INDYJ HOLENDERSKICH.

W związku z istniejącemi w Indjach Hol. możliwościami zbytu kompl. skrzynk. triplexowych, należy zwrócić uwagę, że „The Rubber Trade Association of London“, obejmująca większość produkcji światowej kauczuku, wprowadziła z końcem roku 1934 specjalne przepisy, dotyczące opakowania kauczuku, przeznaczonego na eksport. Przepisy te mają zastosowanie do wszystkich kontraktów c. i. f. i f. o. b. w odniesieniu do wszystkich krajów za wyjątkiem Stanów Zjednoczonych i Kanady. Maja one również zastosowanie i do eksportu kauczuku z Indyj Holenderskich.

W myśl tych przepisów, skrzynie, dopuszczone do opakowania kauczuku, muszą być nowe, sporządzone z triplexu z jednakowego gatunku drzewa. Deseczki mają mieć grubość minimalna 4 mm. i muszą schodzić się zupełnie szczelnie. Muszą być one dobrze wykończone. Cała skrzynia winna ważyć niemniej jak 13 lbs w chwili załadowania na statek i niemniej jak 12½ lbs po przybyciu do portu przeznaczenia. łącznie z drewnianemi kantami, obiciami blaszanemi i gwoździami. Same części triplexowe winny ważyć (bez kantów) 9 i pół lbs na skrzynię w chwili przybycia do portu przeznaczenia. Standartowy wymiar skrzyń wynosi 24 cale × 19 cali. Kanty drewniane winny być gładzone, a okucia metalowe winny odpowiadać 30 standartowym kalibrom birminghamskim (30 Birmingham Standart Gauge). Niestosowanie się do powyżej podanych przepisów daje odbiorcy prawo do dochodzenia wszelkich skarg o uszkodzenie towaru, wynikających z jakości opakowania.

Powyższe przepisy, stosowane w Indjach Holenderskich, spowodowały pewną podwyżkę cen kompletów triplexowych oraz zwiększenie importu towaru europejskiego w tym zakresie.

Równocześnie jednak, wedle wiadomości prasowych z Singapore, tamtejsi eksporterzy kauczuku próbują pakować ten artykuł na eksport w podwójne worki papierowe. Rezultaty podobno są zupełnie zadowalające. W razie szerszego zastosowania tego nowego i taniego sposobu pakowania, zapotrzebowanie na powyżej podany standartowy triplex może ulec zmniejszeniu.

ZWOLNIENIE IMPORTERÓW TOWARÓW POLSKICH OD SKŁADANIA ZAŚWIADCZEŃ PODATKOWYCH W JUGOSŁAWJI.

Wydział Dewizowy jugosłowiańskiego Min. Finansów zarządził, na skutek podjętych ze strony Poselstwa R. P. starań, zwolnienie importerów towarów polskich od obowiązku składania zaświadczeń podatkowych wymaganych przy wpłacaniu należności za importowany towar. Odnośne polecenie zostało wydane przez Ministerstwo Finansów Bankowi Narodowemu.

WYSYŁANIE PRZESYŁEK PRZEZ KONSTANCĘ DO PALESTYNY.

Konsulat R. P. w Tel-Avivie zaobserwował częste wypadki, w których polscy nadawcy drobniejszych przesyłek w komunikacji polsko - rumuńsko - lewantyńskiej via Konstanca do Palestyny, — nie przesyłają odbiorcom dokumentów nadawczych, potrzebnych do odbioru danej przesyłki.

Możliwem jest, że eksporterzy nie odróżniają tych „listów przewozowych - konosamentów“, wydawanych przez polskie Urzędy Stacyjne odrazu franco port odbiorczy, od kolejowych listów przewozowych, których adresat nie musi przedkładać przy odbiorze towaru. Liczą więc, że przesyłka będzie adresatowi doręczona bez przedłożenia dokumentów załadowczych.

Tymczasem list przewozowy - konosament jest papierem morskim, który może być cedowany zapomocą indosu, tak, że przedłożenie jego jest legitymacją do odbioru towaru. Jeżeli więc adresat zgłasza się po odbiór bez tego dokumentu, władze celne odmawiają wydania towaru, ponieważ nie posiadają żadnych dowodów na to, że konosament nie został w międzyczasie przeniesiony na inną osobę, która zgłosi się po towar.

W wyjątkowych wypadkach można taki towar wydobyć, składając list gwarancyjny, mogący stanowić dowód, że nikt inny się nie zgłosi, a dokumenty zostaną dodatkowo przedłożone. Normalnie jednak towar pozostając w składach celnych, traci wartość; albo ulega zepsuciu, a równocześnie narastają koszty magazynowe.

W celu uniknięcia strat i innych trudności, trzeba, by nadawcy przesyłek w komunikacji polsko - rumuńsko - lewantyńskiej wysyłali dokumenty nadawcze na adres odbiorców natychmiast po wysyłce towaru. Już samo bowiem opóźnienie w nadejściu dokumentów powoduje koszty magazynowe. Nadawca może natomiast zawsze domagać się od

polskich urzędów kolejowych wydania duplikatu takich listów przewozowych-konosamentów, o ile potrzebuje ich do swoich aktów.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 DO 27 STYCZNIA 1935 R.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK. Z dniem 7 grudnia 1934 r. wprowadzono cały szereg zmian w taryfie celnej australijskiej.

AUSTRJA. W Dzienniku Ustaw z dnia 7 stycznia 1935 r. ukazało się rozporządzenie, na mocy którego wprowadzony zostaje z dniem 1 marca rb. przymus znakowania krajem pochodzenia importowanego ryżu.

BRAZYLJA. Według informacyj prasowych, wobec zapłaty raty długów płatnej 14. I. 35 w wys. 325 tys. Ł. w bankach londyńskich został tymczasowo zawieszony przydział dewiz na cele importu z zagranicy. Z tych samych informacyj wynika, że zarządzenie to stanowić ma wstęp do planowanej zmiany ustawodawstwa dewizowego, które w myśl przewidywań ma być złagodzone.

CZECHOSŁOWACJA. Z ważnością od 17. I. 1935 zaszeregowany został do systemu pozwoleniowego przywóz ferrosilicium z poz. 428a.

Ferrosilicium z poz. 428 ex c) podlega reglamentacji od 28 grudnia 1934 r.

EGIPT. Z dniem 1 stycznia 1935 r. obowiązuje przedkładanie świadectw pochodzenia przy imporcie następujących artykułów: masła, jaj, pszenicy i mąki pszennej, ryżu niełuskanego, kukurydzy, cukru, herbaty, orzechów ziemnych, kopry, fosfatów naturalnych, amonjum, wapienia, drewna iglastego obrobionego, celulozy, skór bydlęcych, wełny owczej, nafty oczyszczonej, żelaza lanego i stopów, żelaza i stali, miedzi i t. p. Świadectwa te muszą być w konsulacie egipskim legalizowane.

EKWADOR. W dniu 5. I. 1935 weszły w życie podwyżki stawek celnych dla wielu artykułów w wys. 50% dotychczasowych stawek. Ustawa przewiduje możność udzielania zniżek we wzajemnych układach handlowych, jednak bez stosowania klauzuli największego uprzywilejowania. Do towarów japońskich stosuje się dopłatę w wysokości 100%.

Ustawa z 17 listopada 1934 zniosła obowiązek oddawania 25% dewiz pochodzących z eksportu kauczuku i kapeluszy słomkowych.

ESTONJA. Zagraniczne i krajowe środki płatnicze mogą być przekazywane zagranicę drogą przekazów pocztowych tylko za pozwoleniem Banku Estońskiego. Bez zezwolenia wolno przekazywać tylko kwoty do wysokości 5 koron dziennie, przyczem podstawianie innych osób do przekazów jest karane. Przesyłki za pobraniem również wymagają pozwolenia Banku estońskiego.

W związku z zawarciem traktatu z Niemcami wprowadził rząd cały szereg zmian w taryfie celnej estońskiej, wprowadzony został m. innemi szereg uzupełnień, jak również zmianom uległa nomenklatura. Większość zmian posiada charakter bardziej techniczny, jednakże wprowadzono również cła ochronne.

Zwyżce uległy cła na kukurydzę, soczewicę, groch i fasolę. — Podwyższone zostało również cło na kasze. — Pozatem wymienić należy wprowadzenie cła na nawozy sztuczne importowane w workach, które wynosi obecnie 0,0025 koron od 1 kg.

FINLANDJA. Z premij eksportowych korzystają następujące produkty hodowlane: masło, ser tłusty, sery pudełkowe wysoko-tłuste, jaja kurze, wieprzowina, świnie żywe, mięso reniferowe. Kontrolę nad udzielaniem premij i cenami rynkowemi sprawuje urząd rolniczy przy Min. Rolnictwa.

GRECJA. Nowy system handlu zagranicznego wejdzie w życie dopiero z dniem 1 kwietnia 1935 r., a nie, jak poprzednio zamierzano, 1 stycznia 1935 r.

HISZPANJA. W hiszpańskim Dzienniku Ustaw z dnia 2 grudnia 1934 r. ogłoszony został dekret ministerstwa przemysłu i handlu, ustanawiający kontyngent na węgiel drzewny na rok 1935 w wysokości 32448 m³; ilość ta odpowiada przeciętnemu importowi w latach 1931/33. Rozdział kontyngentów między poszczególne państwa dokonywany będzie przez Międzyministerjalną Komisję.

HISZPANJA. Ustanowione zostały na rok 1935 kontyngenty na następujące artykuły: poz. 622 materjały elektryczne transformatory, dynamomaszyny itp. 2050 g. — poz. 268 blacha żelazna i stalowa — 122792. — poz. 722 — wozy ciężarowe — 11622 kg — poz. 826 esencje kwiatowe — 45015 kg — poz. 499 c) motory spalinowe — 14510 g.

IRLANDJA. Rozporządzeniem z dnia 15 stycznia 1935 r. z mocą obowiązującą od dnia 16 stycznia rb. skontyngentowany został import pończoch i skarpetek z jedwabiu naturalnego i sztucznego.

Obniżone zostały premje wywozowe na świnie z 33¼ na 28% ad val.; słoninę z 28 na 22½%; słoninę z 24 na 20 s. od cws. i wieprzowinę z 15 s. na 12 s. — od cws.

Na okres od 3 grudnia 1934 do 31 stycznia 1935 ustanowiono nowe premje wywozowe na żywe indyki eksportowane do W. Brytanji i północnej Irlandji w wysokości cła angielskiego. Premja wywozowa na indyki bite pozostaje bez zmiany (5 d. od 1 lb.).

ISLANDJA. Dekretem z dnia 16 listopada 1934 r. zmonopolizowano import zapałek i bibułki papierosowej.

NIEMCY. W Dzienniku Ustaw z dnia 19 stycznia 1935 r. ogłoszone zostało rozporządzenie, wprowadzające zmiany w niemieckiej taryfie celnej; powyższemi zmianami objęte zostały pozycje 74 i 75, (drewno dębowe, bukowe, jesionowe itp.) poz. 76 — drewno dębowe, bukowe — 1,50 od kwintala, lub 12 RM od 1 m³ i poz. 192 — otręby sprowadzone dla celów uszlachetniających otrzymanie po przemiale jęczmienia, owsa i grochu jadalnego — bez cła (dod. 2 RM — 1 q.) Dla innych otrąb niż wyżej wymienione, sprowadzonych dla celów pastewnych i dla potrzeb rolnictwa cło wynosi do 31 marca 1935 r. — 2 RM — q. — dla otrąb jęczmiennych i otrzymanych z przeróbki grochu — 1 RM za 1 q. poz. 194. — Odpadki z przeróbki kleju z kukurydzy sprowadzane dla celów pastewnych do dnia 31 marca 1935 r. opłacają cło w wysokości 1 RM za 1 q. Powyższe rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 11 lutego 1935 r.

NORWEGJA. Z dniem 1 stycznia 1935 r. wejdzie w życie zniżka cła na świeże jabłka i gruszki i będzie wynosić 20 örów + 80% dodatku tj. łącznie 36 örów od 1 kg (dot. 40 örów + 80% tj. 72 örów od 1 kg).

STANY ZJEDNOCZONE. Z dn. 15 lutego 1935 r. wejdzie w życie dekret prezydenta obniżający stawkę celną na piwo z 1 na 0,50 $ od 1 galona.

WENEZUELA. Rozporządzeniem z dnia 1 listopada 1934 r. wprowadzono przymus przedkładania świadectwa pochodzenia przy imporcie smalcu. Świadectwa te muszą być legalizowane.

WŁOCHY. Zakaz przywozu mięsa wieprzowego wprowadzony dekretem z dn. 3. 12. 34 r. nie odnosi się do transportów przeznaczonych do stref wolnocłowych.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Agenturowa firma w Johannesburgu (Unja Poł. Afrykańska) interesuje się objęciem przedstawicielstwa polskich wytwórni artykułów ceramicznych. garncarskich. instrumentów muzycznych i wyrobów zegarmistrzowskich (tanie zegarki. zegary, budziki itp.) P/452/59/Ż.

Poważna firma w Capetown interesuje się importem butelek wszelkiego rodzaju z Polski P/451/63/Ż.

Firma czechosłowacka interesuje się importem odpadków szklanych (skorup.) P/1448/63/Ż.

Firma włoska pragnie objąć przedstawicielstwo polskiej fabryki wódek i likierów. P/1087/32/Ż.

Firma w Montrealu (Kanada) interesuje się importem wyrobów szklanych z Polski. P/2164/63/Ż.

Firma belgijska poszukuje dostawców włosów używanych do fabrykacji peruk dla lalek. P/1931/69/Sz.

Firma angielska poszukuje dostawców: przyborów sportowych, papieru, wyr. szklanych, oraz obuwia z podeszwami drewnianemi, używanemi przez rybaków i robotników. P/1751/21/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

BUDOWA CHŁODNI ŚLEDZIOWEJ W GDYNI.

Już w najbliższych dniach rozpisany będzie przez Urząd Morski w Gdyni przetarg na rozbudowę Chłodni Rybnej. Przetarg dotyczyć będzie budowy gmachu składowego o czterech poziomach (parter i trzy piętra) o podstawie około tysiąca metr. kwadr. i ogólnej pojemności około 30 tysięcy całych beczek śledzi po 160 kg. każda. Na każdym poziomie będzie dwie do czterech komor składowych.

Dotychczasowa Chłodnia Rybna posiada nieproporcjonalną do swej pojemności instalację chłodniczą. Tak, urządzenia chłodnicze Chłodni Portowej przy nabrzeżu Polskiem przy wydajności chłodniczej tylko dwa razy większej magazynuje 20 razy więcej towaru.

W związku z powyższem izolowane komory chłodni śledziowej (nowej) będą chłodzone zą pomocą istniejących urządzeń maszynowych w dotychczasowej Chłodni Rybnej i przewidziana jest tylko jedna dodatkowa sprężarka dwustopniowa, amoniakalna. Kosztorys nowej chłodni wyniesie ok. miljona złotych. Stanie ona pomiędzy Halą Rybną a magazynem śledziowym w pierwszej linji nabrzeża angielskiego.

Istnieje obawa w kołach zainteresowanych składowaniem przedniejszych gatunków śledzi w Gdyni, że budowa chłodni śledziowej ze względu na pewne formalności może się opóźnić, przez co w jesieni r. b. nie będzie mogła być oddaną do użytku. Gdyby natomiast chłodnia została wykończona w sierpniu dochód z eksploatacji jednego sezonu przy pełnem wykorzystaniu jej dałby wpływu 50.000 złotych.

Uruchomienie chłodni śledziowej będzie miało dla rozwoju gdyńskiego handlu solonym śledziem decydujące znaczenie, gdyż Gdynia będzie miała możliwości składowania i dysponowania niezależnie od pory roku wszelkiemi gatunkami solonych śledzi, stając się przez to w pełnem tego słowa znaczeniu samodzielnym ośrodkiem handlu śledziowego. —

KRONIKA

— **CENY NA ŚLEDZIE SOLONE NA RYNKU GDYŃSKIM.** W porcie rybackim w Gdyni notowano 15-go lutego następujące ceny za oclone śledzie solone. loco wagon port rybacki, za jedną całą beczkę, za gotówkę w złotych.

ŚLEDZIE OKRESU YARMOUTH:

Importowane angielskie „Yarmouth“. Small matties I trade 85, takież ordinary 78, takież t. zw. trójka Bloomfieldsa (jednej z trzech angielskich znanych firm) 86, matties I trade 85. takież ordinary 78, takież „trójka“ 86, matfulls I trade 89, takież ordinary 78. spents 65.

Importowane holenderskie, sezonu Yarmouth. Small matties ordinary 71. matties ordinary 72, matfulls ordinary 73.

SZKOCKIE ŚLEDZIE:

Importowane angielskie matties 80.

ISLANDZKIE ŚLEDZIE:

Oryginalne islandzkie matjasy 88.

NORWESKIE ŚLEDZIE:

Tak zwane islandzkie przerobione (behandelte) 63, Slee i Vaar z r. 1933 — 30, takież z r. 1934 — 33. takież z roku 1935 — 36. śledzie cięte (Schneideheringe) 30/40 sztukowe do 50/60 sztuk na kg z grudnia 1934 roku 83.

Wobec braku szkockich matjasów próbuje się zaprowadzić na rynku wszelkiego rodzaju namiastki „Ersatze“, do których zaliczyć można norweskie lekko solone śledzie, przygotowywane specjalnemi sposobami. I tak mamy t. zw. „Slofuls-matjesy“: pełne, o zawartości od 375 do 425 sztuk śledzi w dużej beczce

i próżne, o ilości od 775 do 825 sztuk śledzi w dużej beczce, sprzedawane loco wagon, oclone w cenie od 52 do 54 zł za 1/1 czyli dużą beczkę. Inny gatunek „matjesów norweskich" o ilości 475—500 szt. śledzi w połówce (mała beczka) sprzedawano, oclone, po 96 zł za dwie połówki.

Inne ryby importowane: oclone, franco wagon, w groszach za kg: dorsze duńskie oczyszczone bez głów, świeże 60 gr za kg: Belgja. śledzie świeże w lodzie 9 do 12 szt. na kg 46 gr za kg: Norwegja: śledzie świeże w łodzie 4 szt. na kg 52 gr za kg; śledzie zamrożone 36 gr za kg.

Przeróbka uszlachetniająca z importowanego surowca F-a POLONIA: oclone, franco wagon: śledzie solone, francuskie, pełne za 1/1 t. zn. dużą beczkę 65 zł, śledzie solone, belgijskie puste za 1/1 beczkę 60 zł, śledzie solone szwedzkie, 30/40 do 50/60 na kg za 1/1 beczkę 72 zł, śledzie solone, oryginalne jarmuckie, II trade 75 zł, w środę 20 bm. oczekiwany statek z Belgji ze śledziami świeżemi w lodzie, od 8 do 11 sztuk na kg 46 gr za kg oclone.

Polskie połowy: szproty świeże, płaciło PZRM. rybakom 6 gr za kg, szproty świeże płaciły wędzarnie na półwyspie 6,6 gr za kg, szproty świeże płaciły wędzarnie w Gdyni 7 gr za kg; szproty wędzone, sprzedawały wędzarnie, wagonowo od 32 gr do 36 gr za kg: szproty w oliwie, skrzynie à 100 puszek, za puszkę ½ kg 57 gr—Gdynia; szproty w oliwie, z dostawą do miejscowości w Polsce 62 gr; szproty w oliwie, z produkcji zeszłorocznej 40 gr — Gdynia; łosoś świeży mały, płacono rybakom w Helu 416 gr/kg; łosoś duży, płacono rybakom w Helu 432 gr/kg.

Na rynku solonych śledzi ceny bez zmian: naokół odczuwający się brak niektórych gatunków śledzi nie prowadził do zwyżki, lecz do wybiegów w formie wprowadzania gatunków zastępczych, o niższej cenie. Ich większe lub chociażby i mniejsze powodzenie dowodzi, że siła nabywcza rynku nie sięga obecnego wysokiego poziomu cen. Wobec zbliżającego się postu nie można się spodziewać załamania się cen, jednakże i większego ożywienia w zasadniczych gatunkach nie należy się spodziewać i raczej śledzić należy dalsze ożywienie z nowowprowadzanemi gatunkami, nie mającemi jeszcze nawet dobrze ustalonej marki.

— **REALIZACJA BUDOWY ZAMRAŻALNI RYB MORSKICH W GDYNI.** Morski Instytut Rybacki w Gdyni, przekazał Ministerstwu P. i Handlu zebrane oferty na budowę zamrażalni o wydajności 20 ton ryb na dobę, która to zamrażalnia ma być zainstalowana w pomieszczeniach Chłodni Rybnej. W najbliższych tygodniach ma być uruchomiona również druga zamrażalnia w magazynie POLONJI w porcie rybackim w Gdyni.

— **POLSKA SZKOLI MOTORZYSTÓW - RYBAKÓW DLA DALEKOMORSKICH POŁOWÓW.** Jak wiadomo w połowach na Morzu Północnem zatrudnia się obecnie tylko rybaków polskich, wykonywujących czynności najmniej płatne, rybaków pokładowych zwykłych. Nie mamy jeszcze kapitanów i rybaków-mechaników dla parowców czy motorowców rybackich rybołówstwa śledziowego. Aby temu zaradzić, rozpocznie się już w bieżącym tygodniu w lokalu Szkoły Morskiej w Gdyni, kurs mechaników rybaków, na który przyjęto wyłącznie tylko 20-tu rybaków, którzy odbyli praktykę na statkach MEWY jedynego polskiego tow. dla połowów śledzi na Morzu Północnem. Po ukończenie kursu przewidziana jest dalsza praktyka, na statkach MEWY zimujących w Gdyni, które przed letnim wyjazdem na połowy śledzi odbędą rejsy szkolne na morzu Bałtyckiem. Koszta kursu mechaników pokryć ma Morski Instytut Rybacki i Tow. Dalek. Poł. MEWA.

RYNEK PRODUKTÓW SPOŻYWCZYCH

SYTUACJA NA RYNKU ZIEMNIACZANYM.

Miesiąc styczeń rb. z powodu silnych mrozów i innych warunków atmosferycznych nie nadawał się do obrotu ziemniakami. Zresztą corocznie w handlu ziemniaczanym miesiąc ten stanowi t. zw. okres martwy. Jedynie dokonywano sprzedaży w drobnym detalicznym handlu i to przeważnie w sklepach spożywczych. Za 1 kg płacono do 10 groszy loco skład.

Eksporterzy ziemniaków zarówno jad. jak i sadzeniaków czynią bardzo intensywne zabiegi o ulokowanie na europejskich rynkach zbytu poważniejszych ilości. Dlatego zarówno Związek Eksporterów Ziemniaków w Toruniu jak i indywidualni eksporterzy w miesiącu styczniu penetrowali rynki zbytu, co dało pozytywne wyniki.

Istnieją pewne możliwości ulokowania ziemniaków-sadzeniaków w Belgji i we Francji, jednak już w styczniu eksporterzy holenderscy zjawili się na rynku belgijskim, oferując sadzeniaki po bardzo niskich cenach i na korzystnych warunkach zapłaty. Konkurencja dla polskiego eksportu jest dlatego dość niebezpieczna, że firmy eksportowe polskie pracujące poza Związkiem Eksporterów Ziemniaków w Toruniu, składają oferty w sposób chaotyczny i nieuzgodniony, ułatwiając konkurencji utrzymanie się rynku, gdyż występuje ona zwarcie i jednolicie.

Zawarto już pierwsze kontrakty na dostawę sadzeniaków do Belgji, natomiast ze względu na trudności o charakterze restrykcyjnym na rynku francuskim dotychczas do Francji nic nie sprzedano.

Pozatem kupcy zagraniczni mają dobrze zorganizowany kredyt eksportowy, podczas gdy w Polsce zagadnienie to wymaga opracowania i realizacji.

W Poznańskiem za uznane sadzeniaki odmian eksportowych otrzymują producenci od zł 5—6. Mniejwięcej te same ceny płacone są i na Pomorzu za towar pierwszorzędnej

jakości, znakomicie sortowany i bez worka. Sadzeniaków ziemniacznych eksporterzy nie poszukują.

Tak więc w styczniu zapoczątkowano sezon intensywnych wysiłków o zdobycie rynków zbytu na polskie ziemniaki.

WYDAWNICTWA

REGLAMENTACJA HANDLU ZAGRANICZNEGO.

Zgodnie z zapowiedziami ukazało się nakładem Izby Przem.-Handl. w Warszawie wydawnictwo pt. „Reglamentacja handlu zagranicznego", stanowiące zbiór przepisów i informacyj z zakresu reglamentacji obowiązującej w Polsce. Uzupełnienia do wydawnictwa tego drukowane będą w „Informatorze Eksportowym" w formie dodatków bezpłatnych, na luźnych kartkach ze wskazaniem rozdziału, do którego się odnoszą i strony, zamiast której mają być włożone.

KOMUNIKATY

ZEZNANIA O DOCHODZIE TYLKO DO 1 MARCA.

Jak komunikuje ministerstwo skarbu, w myśl przepisów ordynacji podatkowej termin składania zeznań o dochodzie na rok podatkowy 1935 dla osób fizycznych upływa z dn. 1. III. W tym samym terminie osoby, obowiązane do składania zeznań o dochodzie powinny uiścić przedpłatę na podatek dochodowy w wysokości połowy kwoty, jaka przypada od zeznanego dochodu.

W latach poprzednich termin składania zeznań był rok rocznie przesuwany o dwa miesiące, a więc z 1 marca na 1 maja. W roku bieżącym rozporządzenie ministra skarbu, ogłoszone wczoraj, przesunęło termin składania zeznań i uiszczania przedpłaty tylko dla osób fizycznych, prowadzących w r. 1934 prawidłowe lub uproszczone księgi i tylko o jeden miesiąc, a więc do 1 kwietnia.

Dla osób, nie prowadzących ksiąg, obowiązuje nadal termin 1 marca, który przesunięty nie będzie.

Osoby te zatem muszą złożyć zeznania o dochodzie oraz uiścić przedpłatę na podatek dochodowy na rok podatkowy 1935 w terminie do tej daty.

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA–GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów – Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Cieszyn	19. 2.	23. 2.	27. 2.	2. 3.
Capella	26. 2.	2. 3.	6. 3.	9. 3.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.
Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.
Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 25. 2.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Hector	18. 2.	20. 2.
Egeria	25. 2.	27. 2.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — z Gdyni 21. 2. s/s Tiber — z Gdyni 28. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterranean Port

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 26. 2.

Żegluga Polska S. A.

s/s Hanestrom V — z Gdyni 23. 2.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 12. 3.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sie

s/s Egon — z Gdyni 25. 2.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Klemens — z Gdyni 25. 2.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 26. 2.

Do Ahus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Iwan — z Gdyni 22. 2.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Marieholm — z Gdyni 26. 2.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Victor	23. 2.	26. 2.
Lisbeth	26. 2.	2. 3.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 19. 2. — z Gdańska 23. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)

(Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 22. 2. s/s Akershus — z Gdyni 8. 3.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Ursa — z Gdyni 20. 2.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A

s/s Śląsk — z Gdyni 19. 2. — z Gdańska 22. 2.
s/s Chorzów — z Gdyni 26. 2. — z Gdańska 1. 3.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen", odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s	Odjazdy — Sailings Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Ariadne	18. 2.	20. 2.
Condor	21. 2.	23. 2.
Oscar Friedrich	25. 2.	27. 2.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s	Odjazdy—Sailings Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Śląsk	19. 2.	22. 2.	27. 2.
Irisen	26. 2.	1. 3.	9. 3.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 21. 2. — z Gdańska 23. 2.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Merope — z Gdyni 18. 2.　　s/s Hebe — z Gdyni 24. 2.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 29. 2. — z Gdyni 2. 3.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 19. 2. — z Gdyni 21. 2.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 20. 2. — z Gdyni 21. 2.
s/s Lublin — z Gdańska 27. 2. — z Gdyni 28. 2.

Do Leith — Grangemouth — Aberdeen

F. G. Reinhold Sp. z o. o.

s/s Majorca — z Gdyni 22. 2.　　s/s Helder — z Gdyni 1. 3.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 25. 2.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Larache — z Gdyni 1. 3.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Larache — z Gdyni 1. 3.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Canadia — z Gdyni 19. 2.
s/s Hibernia — z Gdyni 22. 2.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Charkow — z Gdyni 20. 2.
s/s Tomsk — z Gdyni 22. 2.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 12. 3.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

s/s Ferneko — z Gdyni 25. 2.
m/s Vikingland — z Gdyni 25. 2.
m/s Hemland — z Gdyni 9. 3.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanyork — z Gdyni 17. 2.
s/s Carplaka — z Gdyni 27. 2.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 6. 3.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Pedro Christophersen — z Gdyni 21. 2.
m/s Pacific — z Gdyni 20. 3.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Aura — z Gdyni 24. 2.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Hammaren — z Gdyni 28. 2.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe - Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Dardanus — z Gdyni 2. 3.

Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Simla — z Gdyni 4. 3.
s/s Ceylon — z Gdyni 25. 3.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin". oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

17 lutego:

s/s CARPLAKA lin. z N. Yorku z pocztą i towarami, A. S. L.
s/s KNUT dodatk. z drobnicą, Reinhold.
s/s TORUŃ po węgiel, PAM.

18 lutego:

s/s BORE IX lin. z Płdn. Ameryki z towarami, Bergenske.
s/s BALTONIA (lub 20-go via Gdańsk) z Londynu lin. z towarami, P. Z. B. K.
s/s LWÓW (lub 20-go via Gdańsk) z Hull lin. z towarami Polbryt.
s/s ŚLĄSK lin. z Helsingforsu i Tallinna z towarami, Żegluga Polska.
s/s ARIADNE lin. z Rotterdamu z towarami, Prowe.
s/s MEROPE z Amsterdamu lin. z towarami, Reinhold.
s/s HECTOR lin. z Bremy z drobnicą, Prowe.
s/s JUSTI z ładunkiem śledzi norweskich, Bergenske.
s/s JAEGERSBORG po drzewo, Rummel & Burton.
s/s EARLSPARK z ładunkiem ziaren palmowych, Reinhold.
s/s TAAT po węgiel. Rummel & Burton.
s/s STEINSTAD po węgiel, Polrob.
s/s RAMAWA po węgiel, Bergenske.
s/s NIDARHOLM po węgiel, Behnke & Sieg.

19 lutego:

m/s TROLLEHOLM lin. z portów Gulfu z bawełną i złomem. Bergenske.
s/s URSA po ład. do zach. Norwegji, Bergenske.
s/s CANADIA lin. dla ład. do portów śródziemnomorskich, Bergenske.
s/s CIESZYN lin. z Antwerpji i Rotterdamu z drobnicą, Żegluga Polska.
s/s TCZEW lin. z Hamburga z drobnicą. Żegluga Polska.
s/s LOG po węgiel, Behnke & Sieg.

20 lutego:

s/s KATOWICE z Rotterdamu z koprą i drobnicą dodatk., PAM., Żegluga Polska.
s/s LIBAU lin. z zach. Szwecji, Behnke & Sieg.
s/s CHARKOW z portów italskich lin. z owocami. Reinhold.

s/s TIBER lin. z Kopenhagi z drobnicą. Reinhold.
s/s VICTORIA po węgiel, PAM.
s/s POSSEHL po węgiel, PAM.
s/s ALBERT po węgiel, Speed.
s/s MERCUR po węgiel, Speed.

21 lutego:

s/s TARNAN dodatk. z Rotterdamu z drobnicą. Żegluga Polska.
s/s CONDOR z Antwerpji i Rotterdamu z drobnicą, Prowe.
m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN z Płdn. Ameryki lin. z towarami, PAM.
s/s BIANCA po siarczan amonu, PAM.
s/s LAGOE po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s ONNETAR po węgiel, Behnke & Sieg.

22 lutego.

s/s HIBERNIA z pomarańczami i po węgiel, Bergenske, Behnke & Sieg.
s/s BOTHNIA z pomarańczami, Bergenske.
s/s HANESTROM V ze Stockholmu i Norrköping z drobnicą, Żegluga Polska.
s/s IWAN z zach. Szwecji z drobnicą. Bergenske.
s/s MAJORCA po drobnicę do Leith, Reinhold.
s/s TOMSK lin. z portów italskich z tow.. Reinhold.
s/s BRAVORE ze złomem i drobnicą, PAM.
s/s TORBRAND z ład. śledzi, Bergenske.

23 lutego:

s/s AURA lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
s/s CALABRIA lin. z portów włoskich i hiszpańskich z drob. i owocami, Bergenske.
s/s VICTOR lin. z Hamburga z drobnicą, Prowe.
s/s TRIO po cukiem, PAM.
s/s KJELL po węgiel, Bergenske.
s/s SOLSTAD po węgiel, Bergenske.
s/s BERTIL po węgiel, Bergenske.

24 lutego:

s/s FERNEBO lin. po ładunek na Lewant, Bergenske.
s/s SAGAPORACK lin. z N. Yorku i Filadelfji z pocztą i towarami, Am. Scantic Line.
s/s WILNO z Livorno z tytoniem. PAM.
s/s SKJOLD lin. z portów francuskich via Kopenhaga z drobnicą, Reinhold.
s/s HEBE lin. holenderski z Amsterdamu z drobnicą, Reinhold.
s/s BORGA po węgiel, PAM.

25 lutego:

s/s SCANIA lin z portów włoskich i hiszpańskich z drob. i owocami, Bergenske.
s/s CAPELLA z Helsingforsu i Tallinna z drobnicą, Żegluga Polska.
s/s LĘCH (lub 27-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit.
s/s LUBLIN (lub 27-go via Gdańsk) lin. z Hull z towarami. Polbrit.
s/s EGON lin. z Goteborgu i Malmö z drobn., Behnke & Sieg.
s/s EGERIA lin. niem. z Bremy z towarami, Prowe.
ż/m CLEMENS lin. z Odense/Aarhus z towarami. Reinhold.
s/s OSKAR FRIEDRICH lin. z Rotterdamu z drobnicą, Prowe.
ż/m CHRISTEL VIENNEN po węgiel, Behnge & S.
s/s AVON po węgiel, Behnke & S.
s/s SYLVIA po węgiel, Bergenske.

26 lutego:

m/s VIKINGLAND lin. dla wyład. i ład. na Lewant, Bergenske.
s/s JAEDEREN lin. z zach. Norwegji, tylko dla wyładowania. Bergenske.
s/s MARIEHOLM lin. ze Stockholmu i Kłajpedy z drobnicą, Bergenske.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu z drobnicą. Żegluga Polska.
s/s ORISEN lin. z Antwerpji z drobnicą, Żegl. Polska.
s/s LISBETH lin. z Hamburga z towarami, Prowe.
s/s VIBORG po węgiel, Behnke & S.

27 lutego:

s/s CARPLAKA lin. po ład. do N. Yorku i Filadelfji, American Scantic Line.
s/s TIBER lin. z Kopenhagi z drobnicą. Reinhold.
s/s TEDDY po cukier, PAM.
s/s SÜDSEE po węgiel, PAM.

28 lutego:

m/s STUREHOLM lin. z portów Gulfu z bawełną i złomem. Bergenske.
m/s HAMMAREN lin. z Pdn.-Zach. Afryki z towarami i nasionami oleistemi, Bergenske.
s/s HUNDVAAG dodatk. lin. z Rotterdamu z drobn. i bananami, PAM. Żegluga Polska.
s/s PHOEBUS lin. z Rotterdamu z towarami, Prowe.
s/s ERIKSBORG po węgiel. Bergenske.
s/s HANS BROGE po węgiel, Bergenske.